



Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen
Commandement des troupes d'aviation et de défense contre avions
Comando delle truppe d'aviazione e di difesa contraerea

3003 Bern, 30. Juni 1988

Rückfragen an
Rappel au 67 38 84

Reg.No.

Zeichen/Référence Hi/ok

- Kdt FF Trp (2)
- C AKP
- C SPL
- CFE
- SC FF Trp
- Kdt Flwaf Br 31
- Waf C FF Trp
- Dir BAMF
- POL NKF (Hr. Scherrer)

Pressequerschnitt NKF, 2. Teil

Als Beilage erhalten Sie die zweite Zusammenstellung aller Presseartikel NKF, die nach dem 22. April 1988 bis und mit heute erschienen sind.

Eventuelle weitere Publikationen würden in einer dritten Zusammenstellung verschickt.

Kommando der Flieger- und
Fliegerabwehrtruppen
Chef Information

H.R. Häberli
H.R. Häberli

Beilage erwähnt

STAPEL 10

Besuch auf dem Militärflugplatz Payerne

Von Hornissen, kämpfenden Falken, Tigern & Co.

«Quel avion phantastique!» Der junge Mann steht auf einem Zisterne und schaut mit staunend offenem Mund nach Osten, wo in über einem Kilometer Entfernung der Vogel steht. Das graublaue Ding dreht auf die Piste ein, der Lärm schwächt an, und nach rasanter Beschleunigung setzt das Flugzeug auf zwei Triebwerken den blauen, mit leichten Zirren verhangenen Himmel entgegen. «Quel bel avion!» kommt es jetzt vom Zisterne-Wagen herunter.

Peter Brotzsch/Payerne

Das Publikum läuft vom Zaun, der auf dem Militärflugplatz Payerne das Areal vor einer der Flugzeughallen von Rollweg und Piste trennt. Der F-18 «Hornet», die Hornisse also, ist gestartet. Die Flugzeuge der Schweizer Armee zeugen zu, wie vor der Halle aufgestellt sind: Hunter, Mirage, Tiger. Die Bewaffnung ist auch ausgebrettert, Kanonenkurtze liegen am Boden. Bomben sind auf den Rollen aufgesetzt, ebenso Sidewinder-Raketen, eine Maverick hängt an einem Reck unter dem rechten Flügel des Hunters. Natürlich Manipulierware. Ausgeteilt für die Angehörigen der Fliegerrekrutenschule dieses Frühlings. Auch in der Flugzeughalle ist was los. Die schweizerischen Jets sind belagert vom Publikum des Besuchstages. Kinder drängen sich auf einen «dort bei der Mirage und sitzen v. pit. Einmal für eine Minute i. Stolz, was sie an Fachkenntnissen in der ersten Hälfte der RS mitbekommen haben. Und Eltern und Grosseltern und Freunden, Brüder



und Schwestern, die zuhören. Ein Rekrut gibt seinem Mädchen in einem stillen Augenblick hinter dem Rumpf eines Hunters ein rasches Küschen. Ein Flugzeug, viele Jahre älter als die beiden, und der Rekrut wird dann einmal fast seinen letzten Wiederholungskurs machen, wenn dieses Flugzeug etwa 1995 aus dem Dienst genommen wird.

Die eigentlichen Stars des Nachmittags heißen aber für einmal nicht Mirage, Tiger, Hunter oder Alouette III. Sie können nicht gefälscht werden wie die schweizerischen Flugzeuge, die Buben und Mädchen dürfen nicht hinter den Steuerkuppeln sitzen. Die Stars werden an diesem Nachmittag im Publikum «die Amerikaner» genannt: Der F-18 Hornet, der bereits über der



Dieses Flugzeug soll in erster Priorität ersetzt werden: der mittlerweile 30jährige Hunter.

(Fotos: Peter Brotzsch)

Schweiz herumkurvt, und der F-16, der noch irgendwo auf dem Militärflugplatz untergebracht ist. Zwei Flugzeuge, momentan in der Schweiz zur Erprobung. Nichts für das grosse Publikum, nur für eine Handvoll aussergewöhnlicher Piloten. 23 Flüge, so hat es geheissen, würden mit jedem Flugzeug gemacht. Rund einen Monat lang seien sie in der Schweiz für diese Erprobung. Und dann werde entschieden, gegen Ende Jahr, und 40 Stück gekauft und besetzt, rund vier Milliarden Franken. Doch noch hat die Bundesversammlung nicht entschieden. Nur eines ist gewiss: Der Hunter ist alt, und die Mirage eigentlich auch. Beide Typen müssen bis zur Jahrtausendwende ersetzt werden.

Der Hornet ist also gestartet. Bleibt noch das F-16 «Fighting Falcon», der zu bestichtigen ist. Der Weg dazu wird unter die Flüsse genommen – bis hin zum Stacheldraht. An ein Weiterkommen ist nicht zu denken. Also, eine offizielle Erlaubnis muss demnach ergattert werden. Zum Glück ist Oberst Hans-Rudolf Häberli, der Informationschef der Flieger- und Flabtruppen, in der Nähe, wegen des Besuchstages der Flie-

ger-RS. Doch Oberst Häberli hat kein Gehör für das journalistische Anliegen. Er habe nur einen einzigen offiziellen Pressestag für die Vorstellung der beiden Jets aufzutreiben und die Liste jener Länder, wo sie schon überall im Einsatz sind. Das Studium der Papiere wird unterbrochen durch das plötzliche Auftauchen der F-16. Die Maschine rollt zum westlichen Pistenende. Unter den staunenden Augen des Publikums donnert sie über die Piste, hebt ab, holt Geschwindigkeit auf und zieht dann fast senkrecht weg. Und steigt und steigt und steigt, durchtrennt eine Wolkenwand und steigt weiter und verschwindet in der Weite des Himmels. Ungläubliches Schützlein der Köpfe ist zu sehen. Wer hält das für möglich, eine solche Geschwindigkeit?



formiert werde erst wieder, wenn die beiden Maschinen weg seien.

Und ein Interview, ein Gespräch mit einem der evaluierenden Piloten? Das gehe auch nicht, die dürften keine Interviews geben. Es tue ihm leid, aber es gehe wirklich nicht, die Verträge...

Aber vielleicht sieht man ja die Flugzeuge, wenn sie vorüberrollen...

Ein schwacher Trost. Irgendwo sind die technischen Beschreibungen der beiden Jets aufzutreiben und die Liste jener Länder, wo sie schon überall im Einsatz sind. Das Studium der Papiere wird unterbrochen durch das plötzliche Auftauchen der F-16. Die Maschine rollt zum westlichen Pistenende. Unter den staunenden Augen des Publikums donnert sie über die Piste, hebt ab, holt Geschwindigkeit auf und zieht dann fast senkrecht weg. Und steigt und steigt und steigt, durchtrennt eine Wolkenwand und steigt weiter und verschwindet in der Weite des Himmels. Ungläubliches Schützlein der Köpfe ist zu sehen. Wer hält das für möglich, eine solche Geschwindigkeit?

Der kurze Steckbrief der beiden sich im Test befindlichen Flugzeuge. Der F-18 Hornet wird von McDonnell Douglas (USA) hergestellt: Der Erstflug erfolgte 1978. Der Hornet ist bei der U.S. Marine im Einsatz, ebenso in Kanada und in Spanien. Die Flügelspannweite beträgt 11,4 m, die Höhe 4,7 m und die Länge 17,1 m (zum Vergleich: die Mirage hat die Masse 8,2 m in der Spannweite, 4,9 m in der Höhe und 15,2 m in der Länge). Die Geschwindigkeit der Hornet liegt bei Mach 1,7 plus, die Einsätze können für Luft-Luft und für Luft-Boden konfiguriert werden.

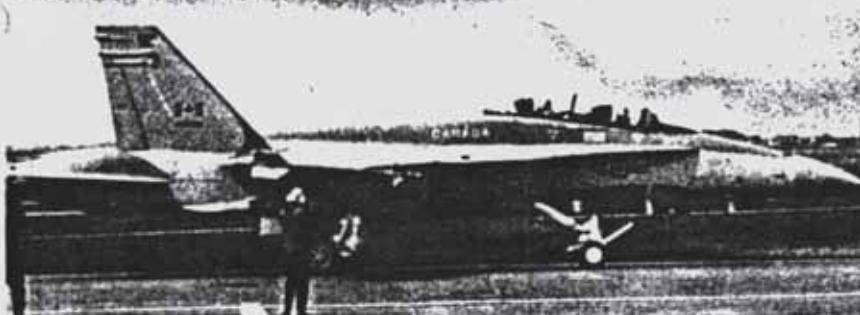
Der F-18 ist etwas älter als der Hornet. 1978 erfolgte die erste Auslieferung an die U.S. Air Force. Flugzeuge dieses Typs fliegen in Europa bereits in Belgien, Dänemark, Niederlande, Norwegen und Griechenland, ebenso in Israel, Ägypten, Korea, Pakistan, Venezuela, Türkei, Singapur, Thailand, Indonesien und Bahrain. Die Flügelspannweite beträgt 10 m, die Höhe 5,1 m und die Länge 15 m. Die Geschwindigkeit liegt bei 2 Mach. Der Fighting Falcon wird von General Dynamics (USA) produziert.

Die Stars sind immer noch in der Luft. Die Aufmerksamkeit richtet sich auf die Mirage-Kompanie, die vier Maschinen zum Flug bereitstellt. Die Piloten kommen, übernehmen die Flugzeuge. Die Rekruten zeigen, was sie können. Die Triebwerke werden gestartet, kerosengeschwängerte Luft, Lärm und vom Schubwind zerzauste Frisuren. Dann starten die vier Deltaflugler während im Hintergrund eine Alouette III einen Telefondraht wegtransportiert. Das Warten auf die Hornisse und der kämpfenden Falken beginnt. Der F-11 kommt als erster zurück und rollt vor dem Publikum durch. Ein wunderschönes Flugzeug mit dem Vollausbaub und dem Triebwerk-Luftteintritt unter dem Rumpf. Dann folgt der F-18, flieg über den Platz, begleitet von einem Tiger, macht anschliessend zwei Durch-

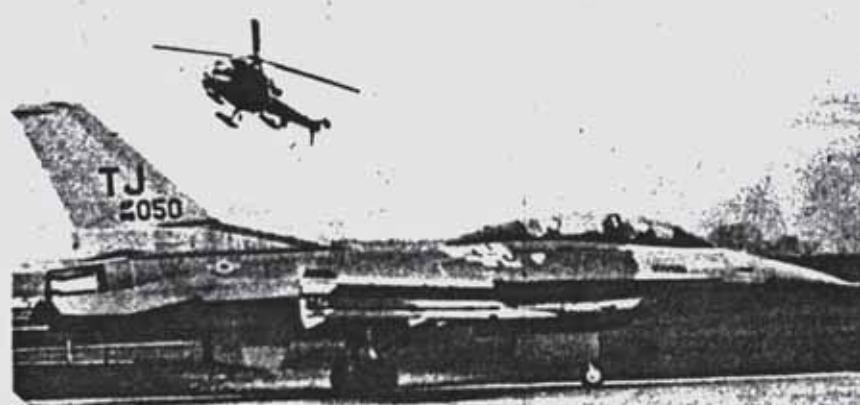


startübungen und bleibt dann am Boden. Auch der Hornet rollt vor dem Publikum durch, auffällig langsam klappt die Flügelalippen hoch (konzipiert für den Einsatz auf einem Flugzeugträger) und senkt sie wieder in die Normalzustand. Er erscheint etwas massiger als der F-16, aber auch er ein schönes Produkt modernster Technik. Ein faszinierender Anblick. Fa vergisst man, dass die beiden Flugzeuge nicht für das reine Fliegen gemacht sind, sondern zum Kämpfen, für die möglichst perfekten, tödbringenden Einsatz von Waffen. Und dass sie Abgas produzieren, und dass sie Lärm machen, und dass sie sehr, sehr teuer sind.

«Que des beaux avions...»



Sie sind gegeneinander im «Kampf» um den schweizerischen Auftrag: der F-18 «Hornet»...



Kleine Pause im Schatten des Tigers: Schnappschuss vom Besuchstag der Fliegerrekrutenschule.

4. Mai 1988

337 A
SPS-Präsident Hubacher kritisiert die Kampfflugzeug-Beschaffung

Armee an der Schallgrenze

Die beabsichtigte Beschaffung von 40 Kampfflugzeugen, die drei oder vermutlich mehr Milliarden Franken kosten, stösst an die «kleinstaatliche Schallgrenze». Im SPS-Presseidienst schreibt Hubacher, der militärische Gegenwert ist fragwürdig und das Missverhältnis zwischen Landes- und Land-Verteidigung sowie zwischen Armee- und Umweltausgaben werden unerträglich. Bürgerliche Parteien sparen im Sozial-, Bildungs-, Kultur- oder Personalbereich, und die 10 AHV-Revision darf nichts kosten. Für ein Kampfflugzeug aber sollen 75 Millionen Franken «oder mehr» ausgegeben werden. Dies erklärt HELMUT HUBACHER, Präsident der SP Schweiz, im jüngsten sozialdemokratischen Presseidienst.

Die Gesellschaft der Offiziere der Fliegerabwehrtruppe veröffentlichte 1958 eine «Dokumentation zum Problem der schweizerischen Luftverteidigung». Darin heißt es u.a.: «Konzeption, Aufbau und Bewaffnung der kleinstaatlichen Verteidigungstruppe liegen nicht im Abbild, in der proportionalen Verkleinerung einer Grossstaatsarmee, sondern in der typischen Qualitätsverlagerung im Sinne der charakteristischen Eigenart von Volk und Land». In der CVP-Zeitung «Vaterland» war am 23. September 1972 zu lesen: «Wir kommen mit der Flugwaffe unweigerlich an einen Punkt, an dem wir aus finanziellen Gründen einfach nicht mehr mithalten können – und dies auch dann, wenn jeweils von diesem teuren Flugmaterial nur geringe Stückzahlen beschafft werden sollen».

Vor diesem Dilemma stehen wir. Das EMD plant für die neuzeitigen Jahre die Beschaffung von Kampfflugzeugen, der vorläufig verfügbare Kredit wird mit drei Milliarden Franken eingesetzt. Der Vorentscheid, welcher Flugzeugtyp beschafft werden könnte, ist gefallen. Im Rennen sind noch der F-16C der USA-Firma General Dynamics und Hornet so wie der

FA-18C der USA-Firma McDonnell Douglas. Der französische Mirage 200 sowie der schwedische GRIFEN JAS-39 sind ausgeschieden. Für die drei Milliarden Franken könnten, saßt das EMD mit, entweder 40 F-16C oder FA-18C gekauft werden, macht pro Flugzeug stolze 75 000 000 Franken. Pro Flugzeug könnten z.B. 150 Häuser 1500 000 Franken gebaut werden, d.h. für 40 Kampfflugzeuge wären das 6000 Häuser.

Zu den Beschaffungskosten kommen die Betriebskosten. Bereits wurde publik, dass für den F-16C bzw. FA-18C die heutigen unterirdischen Kavernen kriegsähnlich, d.h. zu klein sind. Die «Amerikaner» sind dafür zu gross. Am 28. Juni 1968 erklärte der damalige Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Oberstkorpskommandant Eugen Studer: «Der Unterhalt und der Betrieb von rund 10 bis 12 Millionen Franken, also etwa gleich viel wie ein bis zwei neue Flugzeuge». Das war vor zwanzig Jahren. Seitdem sind die Kampfflugzeuge mehrfach teurer geworden, natürlich ebenso die Kosten für Unterhalt und Betrieb. Der Ausbau der Kavernen sowie die höhere Unterhalts- und Betriebskosten fallen daher

finanziell zusätzlich ins Gewicht. Gemäss Jahresrechnung 1967 gab der Bund unter dem Titel «Umweltschutz» 184 Millionen Franken aus. Betrieb und Unterhalt der Flugwaffe dürften ungefähr gleichviel kosten.

Die Anspruchsinflation ist eklatant. Das Missverhältnis von Kosten und Nutzen ist ebenso bekannt. Zudem laufen Flugzeugbeschaffungen seit Jahrzehnten nach dem gleichen Schema ab. Das Auswahlverfahren des EMD ist zeitaufwendig, dann aber pressiert es. Das war früher schon und ist jetzt wieder so. Der schwedische GRIFEN JAS-39 «kommt aus zeitlichen Gründen für eine Beschaffung im Ausbauschritt 1988-91 nicht in Frage», teilte das EMD mit. Das war 1965 haargenauso gleich, als der schwedische DRAKEN gegen den Mirage mit der fast analogen Begründung auf der Startbahn blieb. Eine nachträgliche Informationsreihe einer SP-Delegation 1966 in Schweden ergab die Haltlosigkeit der damaligen EMD-Angaben gegen den DRAKEN. Schliesslich sollen Militärkommissionen und eidg. Räte auch diesmal keine Alternativen zum F-16C oder FA-18C vorgestellt bekommen. Das Parlament befindet sich dann wieder in der Vogel-fris-oder-stirb-Situation. Das Einbahn-Beschaffungssystem des EMD hat eine lange und schlechte Tradition.

Fazit: So nicht! 40 Kampfflugzeuge für drei oder vermutlich mehr Milliarden stossen an die kleinstaatlichen Schallgrenze. Erstens ist der militärische Gegenwert fragwürdig und zweitens wird das Missverhältnis zwischen Landes- und Land-Verteidigung, zwischen Armee- und Umweltausgaben unerträglich. Bürgerliche Parteien sparen im Sozial-, Bildungs-, Kultur- oder Personalbereich; die 10 AHV-Revision darf, erklären sie ultimativ, nichts kosten, müssen, wie es so schön verwordend heißt, «kostenneutral» sein, ein Kampfflugzeug aber soll 75 Millionen Franken oder mehr kosten. Dazu meine ich: Die Armee muss nicht alles haben, was sie nicht braucht.

SONNTAGSBLICK
CH - ZÜRICH
Auflage wöchentl. 375,120
Argus Media No. 1372

24. April 1988

337-1

Krach um neue Kampf-Jets: Piloten wollen «Falken» abschiessen!

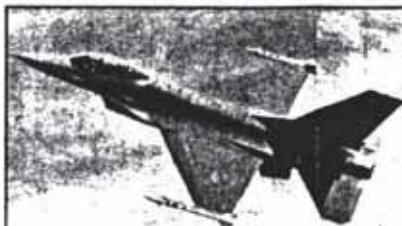
Militärflieger-Chef Walter Dürig stocksauer auf Flieger • Ungehörliche Einflussnahme?

BERN/ZÜRICH — Im Kampf um die Nachfolge der Mirage favorisieren die Schweizer Militärpiloten offenbar den F-18. Morgen findet in Kloten eine Werbeveranstaltung der Motorfluggruppe Zürich für die «Kornisse» statt — sehr zum Ärger des EMD. Mit einem Rundschreiben hat Korpskommandant Walter Dürig seine Piloten bereits zu mehr Disziplin aufgefordert.

Kurz nach Ostern trafen auf dem Flughafen von Payerne je eine Maschine der F-16 und der F-18 ein. Einer der beiden Flugzeuge soll in den 90er Jahren die «Mirage III S» als Abfangjäger ablösen. Zur Zeit werden sie von Spezialisten der Schweizer Flugwaffe auf Herz und Nieren geprüft.

Doch die Piloten befinden mit dem F-18. Morgen lädt die Motorfluggruppe Zürich — ihr gehören viele Militärpiloten an — zu einer Veranstaltung in Kloten ein, an der zwei US-Testpiloten die Vorteile der «FA-18» schultern können. Brisante Themen stehen an: Die Spezialisten geben Einblick in die Entscheidungsunterlagen und liefern aus erster Hand Vergleichsdaten zum Konkurrenten «Falken» F-16 C1.

Der Informationsabend ist bereits ausgebucht. Über 100



Im Fadenkreuz der Piloten: der «Falken» F-18.



Hat bei den Piloten klar Vorrang: der F-18.

Personen haben sich angemeldet. Heinrich Billeter von der Motorfluggruppe Zürich erklärt zwar: «Wir wollen auf das laufende Evaluationsverfahren keinen Einfluss nehmen.»

Doch die hochkarätige Informationsveranstaltung hat

im Bundeshaus und in obersten Militärcräften einen Riesenwirbel ausgelöst. Und die Massaregierung hess nicht lange auf sich warten. «Was die Motorfluggruppe Zürich veranstaltet, ist befremdend, ungeschickt und dumms», donnert Oberst Hans-Rudolf

Haberli, Informationschef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. «Diese F-18-Präsentation verstößt gegen die Sitten der paritätischen Evaluation. Wir können uns den Eindrucks nicht verstellen, dass das in einer engen Verknüpfung mit Interessensvertretungen läuft!»

Im Klartext: Das EMD sieht hinter der «Informationsveranstaltung» eine ungebührliche Einflussnahme in das laufende Auswahlverfahren für den Mirage-Nachfolger! Der Entschied, welches Flugzeug die Schweiz kaufen wird, sei nicht Angelegenheit gewisser Zürcher Kreise, sondern des Gesamtbundesrates und des Parlaments, tönt es verzerrt aus dem Bundeshaus.

Für zusätzlichen Wirbel sorgte eine Publikation, die letzte Woche in Zürcher Fliegerkreisen kursierte. Darin wird behauptet, die Flugwaffe habe sich intern bereits einhellig für den F-18 entschieden. Grund: Die «Florinnes» FA-18 ist im Gegensatz zum F-16 mit zwei Triebwerken ausgestattet und bietet deshalb den Fliegern bei einem «Flame-Out» (Triebwerksausfall) zusätzliche Sicherheit.

Diese Publikation war dem EMD aber zuviel: In einer Blitzaktion hess Korpskommandant Walter Dürig

von den Flieger- und Flugabwehrtruppen letzten Donnerstag 600 Briefe an Militär- und Berufspiloten abschicken. Darin fordert er mit klaren Worten seine Militärfüger zu Disziplin und stoischer Zurückhaltung im Zu-



Fordert mehr Disziplin: Flieger-Chef Dürig.

sammenhang mit der Evaluation der beiden Kampfflugzeuge auf.

Postwendend erhielt daraufhin die «General Dynamics», die den F-16 herstellt, eine Einladung der Motorfluggruppe Zürich. Doch der Schweizer Vertreter, Othmar Schwarzenegger, winkte ab: «Die Veranstaltung ist unnötig. Wir lassen die Schweizer ohne Beiführung entscheiden. Deshalb werden wir in Kloten nicht dabei sein.»

Rolf Widmer und Simon Hubacher



CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

NEUE ZUERCHER ZEITUNG
CH - ZUERICH
Auflage taeglich 145,735
Argus Media No. 1317

20. April 1988



337 / Das Militärdepartement zu den F-16-Unfällen

Bern, 19. April. (sda) Die beiden Abstürze von amerikanischen F-16-Kampfflugzeugen in der Bundesrepublik Deutschland in den vergangenen drei Wochen beunruhigen das Eidgenössische Militärdepartement (EMD) im Hinblick auf die Beschaffung eines neuen Jagdflugzeugs für die Schweizer Armee nicht. Wie der Sprecher des Kommandos der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Hans-Rudolf Häberli, am Dienstag erklärte, sei die F-16 des amerikanischen Herstellers General Dynamics ein sicheres und derzeit das in der BRD und den Nachbarländern am meisten verbreitete Kampfflugzeug.

Nachdem am Montag morgen eine F-16 bei Hermeskeil im rheinland-pfälzischen Hunsrück abgestürzt war, verlangte der westdeutsche Verteidigungsminister Manfred Wörner ein vorübergehendes Flugverbot für die Maschinen dieses Typs, solange nicht ausgeschlossen werden könne, dass dem Unfall technische Mängel zugrunde liegen. Dieser Entschluss Wörners sei nicht militärischer, sondern rein politischer Natur, erklärte Hans-Rudolf Häberli auf Anfrage. Die öffentliche Meinung in der Bundesrepublik reagiere derzeit sehr sensibel auf Flugzeugunfälle, seit vor drei Wochen eine französische Mirage in der Nähe zweier westdeutscher Atomkraftwerke abgestürzt war. Derzeit stehen in der BRD, Belgien, den Niederlanden, Dänemark und Norwegen rund 800 Kampfflugzeuge des Typs F-16 im Einsatz.



CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

TAGES-ANZEIGER
CH - ZUERICH
Auflage taeglich 256,767
Argus Media No. 1374

20. April 1988

337 / EMD nicht beunruhigt über Flugzeugunfälle

Bern. – Die beiden Abstürze von amerikanischen F-16-Kampfflugzeugen in der Bundesrepublik Deutschland in den vergangenen drei Wochen beunruhigen das Eidgenössische Militärdepartement (EMD) im Hinblick auf die Beschaffung eines neuen Jagdflugzeugs für die Schweizer Armee nicht. Wie der Sprecher des Kommandos der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Hans-Rudolf Häberli, am Dienstag erklärte, sei die F-16 des amerikanischen Herstellers General Dynamics ein sicheres und derzeit das in der BRD und den Nachbarländern am meisten verbreitete Kampfflugzeug.

Häberli bestätigte, dass erst eine Häufung mehrerer Abstürze mit einem ähnlichen Unfallerscheinungsbild zur Beunruhigung führen könnte. Aufgrund erster Erkenntnisse könne aber davon ausgegangen werden, dass der erste Absturz auf einen Pilotenfehler zurückgehe, und auch beim zweiten Unfall könnten offenbar nicht technische Probleme angenommen werden. Nach Angaben von Häberli steht die Schweizer Milizfliegwaffe punkt-Flugsicherheit im internationalen Vergleich «eher etwas günstiger» da. Allerdings schliesse die harte und wirklichkeitsnahe Pilotenausbildung in den Nato-Staaten zwangsläufig höhere Risiken mit ein. Dazu zählen Tiefstflüge bis 100 Fuß über Boden sowie ausgedehnte Überschalltrainings.

(SDA/AP)



CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37



CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

ST.GALLER TAGBLATT
CH - ST.GALLEN
Auflage tägliche 27,640
Argus Media No. 1204

20. April 1988

337 | Keine Reaktion auf F-16-Abstürze

Die zwei Abstürze eines amerikanischen Kampfflugzeugs vom Typ F-16 in der Bundesrepublik Deutschland innert drei Wochen belasten die laufende Evaluation für den Mirage-Nachfolger in der Schweizer Flugwaffe nicht. Wie Projektleiter René Scherrer gestern mitteilte, haben die bisher durchgeführten Testflüge mit dem F-16C «Fighting Falcon» und dem FA-18 «Hornet» keinerlei technische Probleme ergeben. Mit dem Typenentscheid sei im Herbst zu rechnen.

Was die Abstürze von zwei F-16 im Hunsrück und in Karlsruhe betrefse, hätten sie keinen direkten Einfluss auf die Evaluation. Scherrer verwies darauf, dass der F-16 in den Nato-Staaten der weitverbreiteste Typ sei, was die statistische Wahrscheinlichkeit eines Absturzes wachsen lasse. (ap)

DER BUND

CH - BERN

Auflage tägliche 62,926
Argus Media No. 1061

20. April 1988

~~EMD nicht beunruhigt 337-1~~

Unfälle mit F-16

sda. Die Abstürze von zwei Kampfflugzeugen des Typs F-16 in der Bundesrepublik in den vergangenen drei Wochen beunruhigen das EMD im Hinblick auf die Beschaffung eines neuen Flugzeugs für die Schweizer Armee nicht.

Wie der Sprecher des Kommandos der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Hans-Rudolf Häberli, erklärte, sei die F-16 des amerikanischen Herstellers General Dynamics ein sicheres und derzeit das in der BRD und den Nachbarländern am meisten verbreitete Kampfflugzeug. Vor diesem Hintergrund sei es schon rein mathematisch logisch, dass mehr F-16 verunglückten als andere Maschinen. Dieser Umstand sei den Verantwortlichen, die zurzeit in Payerne eine F-16 testen, bewusst und sie liessen sich durch diese «Zufälle» nicht beeinflussen.

Nachdem am Montag morgen eine F-16 am Hunsrück abgestürzt war, hatte der westdeutsche Verteidigungsminister Wörner ein vorübergehendes Flugverbot für die Maschinen dieses Typs verlangt, solange nicht ausgeschlossen werden könne, dass dem Unfall technische Mängel zugrunde liegen. Dieser Entschluss Wörners sei nicht militärischer, sondern rein politischer Natur, erklärte Häberli. Die öffentliche Meinung in der Bundesrepublik reagiere derzeit sehr sensibel auf Flugzeugunfälle, seit vor drei Wochen eine französische Mirage in der Nähe zweier westdeutscher Kernkraftwerke abgestürzt war.

BASLER ZEITUNG
CH - BASEL
Auflage tägliche 114,413
Argus Media No. 1040

20. April 1988

F-16-Unfälle: EMD nicht beunruhigt

Die beiden Abstürze von amerikanischen F-16-Kampfflugzeugen in der Bundesrepublik Deutschland in der letzten Zeit beunruhigen das Eidgenössische Militärdepartement (EMD) im Hinblick auf die Beschaffung eines neuen Jagdflugzeugs für die Schweizer Armee nicht.

Bern. AP/SDA. Die zwei Abstürze eines amerikanischen Kampfflugzeugs vom Typ F-16 in der Bundesrepublik innert drei Wochen belasten die laufende Evaluation für den Mirage-Nachfolger in der Schweizer Flugwaffe nicht. Wie Projektleiter René Scherrer am Dienstag auf Anfrage erklärte, haben die bislang durchgeführten Testflüge mit dem F-16 C «Fighting Falcon» und dem FA-18 «Hornet» keinerlei technische Probleme ergeben. Mit dem Typenentscheid sei im Herbst zu rechnen.

Die Vergleichsversuche zwischen den beiden Flugzeugtypen ab dem Militärflugplatz Payerne (VD) werden planmäßig am 6. Mai abgeschlossen. Bislang wurden laut Scherrer knapp die Hälfte der 46 Testflüge absolviert. Diese hätten keinerlei Probleme geboten. Was die Abstürze von zwei F-16 im Hunsrück und in Karlsruhe betrifft, so hätten diese keinen direkten Einfluss auf die Evaluation. Scherrer verwies darauf, dass vom F-16 weltweit rund 2000 Exemplare, wovon allein in Europa 800, im Ein-

satz stehen. Dieser Kampfflieger sei damit der in den Nato-Staaten weitverbreitetste Typ, weshalb auch die statistische Wahrscheinlichkeit eines Absturzes am grössten sei. Indessen gelte der F-16 bei der US Air Force als das sicherste einmotorige Kampfflugzeug. Im übrigen lasse sich die Schweiz in ihrer Wahl nicht von Einzelfällen beeinflussen, sondern betrachte die globale Betriebssicherheit.

Der Informationschef des Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Hans-Rudolf Häberli, bestätigte, dass erst eine Häufung mehrerer Abstürze mit einem ähnlichen Unfallscheinungsbild zur Beunruhigung führen könnte. Aufgrund erster Erkenntnisse könne aber davon ausgegangen werden, dass der erste Absturz auf einen Pilotenfehler zurückgehe. Auch beim zweiten Unfall werden laut Scherrer offenbar nicht technische Probleme angenommen.

Nach Angaben von Häberli steht die Schweizer Milizflugwaffe punkto Flugsicherheit im internationalen Vergleich «eher etwas günstiger» da.

Allerdings schliesse die harte und wirklichkeitsnahe Pilotenausbildung in den Nato-Staaten zwangsläufig höhere Risiken mit ein. Dazu zählen Tiefstflüge bis 100 Fuss (rund 30 Meter) über Boden – in der Schweiz Tiefstflüge bis 100 Meter – sowie ausgedehnte Überschalltrainings in mittleren Höhen.

Nachdem am Montag morgen eine F-16 bei Hermeskeil im rheinlandpfälzischen Hunsrück abgestürzt war, verlangte der westdeutsche Verteidigungsminister Manfred Wörner ein vorübergehendes Flugverbot für die Maschinen dieses Typs, solange nicht ausgeschlossen werden könne, dass dem Unfall technische Mängel zugrunde liegen. Dieser Entschluss Wörners sei nicht militärischer, sondern rein politischer Natur, erklärte Häberli. Die öffentliche Meinung in der Bundesrepublik reagiere derzeit sehr sensibel auf Flugzeugunfälle, seit vor drei Wochen eine französische Mirage in der Nähe zweier westdeutscher Atomkraftwerke abgestürzt war.

LUZERNER TAGBLATT

CH - LUZERN

Auflage täglich 26,012

Argus Media No. 1154

15. April 1988

Lozärner Lüüt

Fighting Falcon im Stricklook

Die strickende Reider Badiwirtin

Keinen Augenblick legt sie die Hände in den Schoss. Sie strickt in jeder freien Minute. Und oft sammelt sie sich um eine ganze Schar strickender Frauen. Sie erteilt da einen Tip, sieht sich dort ein schwieriges Muster an, und immer weiß sie Rat, wo anderen die Strickanweisungen ein Buch mit sieben Siegeln sind. Die Rede ist von Alice Limacher, seit acht Jahren Wirtin im Badibezli in Reiden. Stricken kommt bei ihr gleich nach dem Wirten, und beides macht sie mit der ihr eigenen Gründlichkeit: begeistert, exakt und schnell.

Mehr als hundert Pullover

«Mehr als hundert Pullover werden es schon gewesen sein, die ich hier gestrickt habe», meint Alice Limacher. So genau weiß sie es nicht mehr. Die Zahl ist auch Nebensache. Hauptsache ist, dass jeder dieser Pullover ein Einzelstück ist, die meisten nach ei-

genen Entwürfen. Und alle gehören sie einem Familienangehörigen, dem Mann, dem Sohn, der Mutter oder Schwester. Verkauft? «Nein, auf keinen Fall», sagt Alice Limacher. Denn zu jedem Pullover hat sie eine Beziehung, vergleichbar einem Künstler, der sich nicht von seinen Werken trennen kann.

Wunderwelt der Maschen

Statt die phantasievollen Stricksachen, die man getrost als Kunsthwerk bezeichnen darf, die Erzeugnisse der tausend und übertausend Stunden in einer Ausstellung zu zeigen, wie Hobbykünstler es tun, gibt es bei Alice Limacher eine Ausstellungsserie. Wenn man sich die Mühe nimmt, die Badiwirtin genau anzuschauen, entdeckt man fast jeden Tag ein anderes Kleidungsstück auf ihrem Oberkörper: mal bunt, mal uni, mal mit hineingestickten Kätzchen, mal mit kompliziertem Flächenmuster, mal mit Zopf, mal

mit Streifen. Bald beginnt sie oben, bald unten, bald beim Ärmel, bald auf der Seite. Ihren Entdeckungsreisen in die Wunderwelt der Maschen sind keine Grenzen gesetzt.

Auf gute Qualität achten

Seit einigen Jahren verarbeitet sie nur noch eine einzige Woll- und Garnmarken, verrät Alice Limacher, und das stammt aus Reiden. Beim vielen Waschen habe ich entdeckt, dass es sich lohnt, auf gute Qualität zu achten. Weil die Badiwirtin Geduld hat und ihre Pullover den ganzen Tag drinnen trägt, verwendet sie sehr feine Wolle, Babygarn und Babywolle, die mit der Nadelstärke Nummer zweieinhalb bis dreieinhalb gestrickt wird. Mit feinen Maschen lassen sich am besten Muster entwerfen, so wie es Alice Limacher immer wieder tut. Vorlagen findet sie überall, sei es im eigenen Kopf oder auf Bildern.

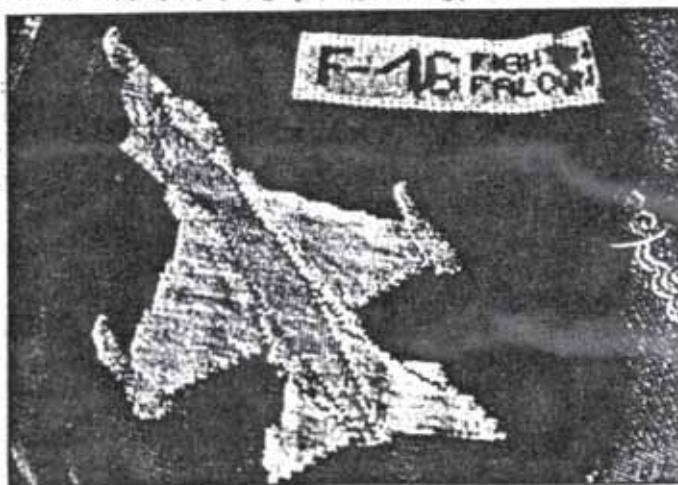
Zuerst eine Fotokopie

In einer Illustration sah sie auch das Sujet ihrer jetzigen Strickarbeit, den F-16C/D-Fighting-Falcon aus Amerika, den die Schweizer Armee als neuestes Kampfflugzeug testet. Weil Sohn Markus flugzeugverrückt ist, bekommt er einen dunkelblauen Baumwollpullover mit einem grauen Fighter Falcon auf der Brust. «Zuerst habe ich eine Fotokopie des Flugzeuges gemacht», erklärt die Strickerin ihr Vorgehen. Sie hat diese vergrößert und auf kariertes Papier übertragen. Jedes Häuschen ist eine Masche. Jetzt gilt es nur noch, beim Stricken genau die Maschen abzuzählen. So einfach ist die Sache. Oder doch nicht? «Manchmal bin ich plötzlich in einer andern Linie», seufzt Alice

Limacher, «dann muss ich zurückstechen oder aufstun. Am besten ist es, wenn jede Tour abgehakt wird. Dann kann nichts schiefgehen.»

Beim Fighting Falcon ist nichts schief gegangen. Nach dem Hineinstricken der verschiedenen Grautöne hat Alice Limacher das ganze Flugzeug und die Konturen mit Maschenstich überzogen, damit der graue Vogel auch kräftig wirkt. Jetzt sind die Ärmel an der Reihe, und schon blad wird Markus stolz seinen kämpfenden Falken auf der Brust tragen, ein Kleidungsstück, das es gewiss nur einmal gibt auf der Welt – wenn ja, wenn nicht einmal die Falken-Piloten Lust verspüren auf eine neue Uniform.

Adelheid Aregger



Der Fighting Falcon im Stricklook.

Fotos Adelheid Aregger



Alice Limacher strickt in jeder freien Minute.

 ARGUS

CH-8030 Zürich Telefon 01/252 49 27

BASLER ZEITUNG
CH - BASEL
Auflage tägliche 114,413
Argus Media No. 1040

6. Mai 1988

¹³⁷⁻¹
**Kampfflugzeug:
Testflüge sind
abgeschlossen**



Als Brillenträger untauglich für
Militärjet: Bundesrat Koller ins-
spiziert eine F-18. Foto aus

Bern. SDA. Die Versuchsfüge der Schweizer Armee mit den beiden Kampfflugzeugen F-16 und F-18 aus den USA sind am Donnerstag programmgemäß abgeschlossen worden. Noch am gleichen Tag verließen die beiden Maschinen nach Angaben des Eidgenössischen Militärdepartementes die Schweiz. Wie der Kommandant der Flieger- und Flabtruppen, Korpskommandant Walter Dürig, erklärte, verliefen die Versuche ohne Zwischenfall. Der definitive Typentscheid werde nach der Auswertung der Versuche vom Bundesrat voraussichtlich gegen Ende Jahr gefällt.

 ARGUS

CH-8030 Zürich Telefon 01/252 49 27

WIR BRUECKENBAUER
CH - ZUERICH
Auflage woechentl. 1,000,000
Argus Media No. 1366

8. Juni 1988

 3371

Editorial

Neuer Kampfjet

Den Bürgerinnen und Bürgern der neutralen und bewaffneten helvetischen Alpenrepublik steht der grösste Rüstungskauf aller Zeiten ins Haus. Für rund drei Milliarden Franken sollen um die hundert neue Kampfflugzeuge beschafft werden. Jetzt sind zwei amerikanische Hochleistungsfighter, die Hornisse F/A-18 und der Kampffalke F-16, von Schweizer Test- und Truppenpiloten einer harten Leistungsprüfung unterzogen worden. Der Journalist Ronald Sonderegger schildert in seinem Report auf den Seiten 23 bis 25, wie es dabei am Schweizer Himmel zugegangen ist und welche ersten (natürlich gezielten) Indiskretionen derzeit vorliegen.

Ein so grosser Brocken wie das neue Kampfflugzeug wird in der Öffentlichkeit noch viel zu reden geben. Mit Recht, denn jeder Bürger als Steuerzahler und jeder Soldat dieser Milizarmee soll wissen, warum wir unsere Luftwaffe brauchen. Dazu nur dies: Unsere Neutralität wird im Konfliktfall nur respektiert, wenn sie glaubwürdig geschützt ist. Und: Im Warschauer Pakt sind rund 1 400 Kampfbomber startbereit, denen auf Nato-Seite etwa 1 100 Angriffsflugzeuge (und 220 Einheiten der Franzosen) gegenüberstehen. Die Bedrohung unseres Landes aus der Luft ist - leider eine Tatsache. Unsere Luftverteidigung dient «der Aufrechterhaltung des Friedens in Unabhängigkeit in einem machtpolitisch geprägten Umfeld» (so Divisionär Gustav Däniker). Rolf C. Ribi

USA-Behörden decken Bestechung bei Waffenkäufen auf

«Miete einen General»

In Washington entfaltet sich dieser Tage ein Korruptionsskandal, in den möglicherweise Hunderte von Beamten des Verteidigungsdepartements, vielleicht gar Kongressmitglieder, die wichtigsten Waffenhersteller sowie deren Berater verwickelt sind.

Der Bestechungsskandal, der sich jetzt Schritt um Schritt entrollt, war während zweier Jahre eines der bestgehüteten Geheimnisse der Bundeskriminalpolizei (FBI) und der Sicherheitsorgane der

Von unserem Korrespondenten
Walter Lüthi, Washington

Marine gewesen: Weder Verteidigungsminister Weinberger noch sein Nachfolger Cariucci, weder Justizminister Meese noch Präsident Reagan wussten von den grossangelegten Untersuchungen mit Telefonabhörungen des FBI. Bisher ist nur die Spitze des Eisbergs bekannt. Das FBI brach das Schweigen, als es mit einer koordinierten Aktion in zwölf Bundesstaaten 30 Büros der wichtigsten Waffenhersteller – von McDonnell-Douglas über Northrop bis United Technologies –, ihrer Berater (Consultants) und hoher Beamter des Pentagons durchsuchte und versiegelte. Ein Bundesrichter verfügte Gerichtsvorladungen für über 200 Leute. Verhaftungen sind bisher nicht erfolgt; Justizminister Meese rechnet mit Anklagen innert 30 bis 90 Tagen.

Dschungel der Beschaffung

Die Affäre, selber noch ein undurchdringlicher Dschungel, hängt mit den byzantinisch anmutenden Waffenbeschaffungsprozeduren des Pentagons zusammen, an denen ungefähr 15 000 Beamte in der einen oder andern Form mitbeteiligt sind. Obgleich das Ausmass der Vergehen noch lange nicht bekannt ist, werden bereits Parallelen mit den grossen Bestechungszahlungen gezogen, die amerikanische Waffenhersteller in den siebziger Jahren ausländischen Kunden zukommen liessen (Lockheed an Italiener, Japaner und den saudi-arabischen Waffenhändler Kashoggi etwa).

Der Unterschied zu damals: Weit weniger grosse Summen wurden diesmal eingesetzt, aber die Zahl der Nutzniesser scheint weit grösser zu sein.

Die Affäre umfasst die drei an den Waffenbeschaffungsprogrammen direkt beteiligten Kreise: Das Pentagon (an erster Stelle Marine und Luftwaffe), die grossen Waffenhersteller und schliesslich deren Berater – Individuen wie spezialisierte Firmen, die als Mittler wirken. Zumeist sind diese Berater ehemalige Generäle mit intimen Kenntnissen der Vorgänge im Pentagon und guten Beziehungen zu «Beschaffungskollegen». Nach ihrer Pensionierung arbeiten viele entweder als Berater, oder sie werden von einem Waffenhersteller angestellt. Der Ausdruck «rent a general» (miete einen General) ist längst zum geflügelten Wort geworden.

Berater als Scharnier

Die amerikanischen Waffenfirmen sind in der Regel auf solche Berater angewiesen: Die Consultants – sie betreiben in den USA ein gutgehendes Millionengeschäft – stellen Kontakte zum Pentagon her, erkundigen sich im Auftrag «ihres» Waffenherstellers über neue Beschaffungsprogramme und -pläne, über Waffenarten, Technologien und spezielle Ansprüche usw. Sie sind, kurz, die Kenner, welche die Waffenhersteller durch den Beschaffungsdschungel des Pentagons führen. Sie sind nicht zu umgehen.

In diesem hier modellhaft skizzierten Beschaffungsablauf scheint die Wurzel des klassisch anmutenden Korruptionskandals zu liegen: Etliche Berater – längst nicht alle, die meisten sind honorable Geschäftsleute – und einige Firmen haben Beamte des Pentagons schlicht bestochen. Einmal, um zu wichtigen Informationen (geheimen oder offenen) zu kommen, zum andern, um einer Konkurrenzfirma ein Schnippchen zu schlagen.

Für kleinere solcher Dienste erhielten niedrige Beamte Bestechungssummen in der Höhe von 500 bis 1000 Dollars; höhere Beamte, die wichtige Informationen beschaffen konnten, wurden entsprechend besser bezahlt, oder sie lassen sich ihre Dienste in Natura, mit Autos etwa, abgeln.

Im amerikanischen Bestechungsskandal steht die Flugzeugfirma McDonnell Douglas im Mittelpunkt – Schatten auf George Bush

Kampfflugzeug F-18 in starken Korruptionsturbulzenzen

Die von der amerikanischen Bundespolizei FBI geführten Untersuchungen über die Bestechung von Angestellten des Verteidigungsministeriums durch Waffenhersteller konzentrieren sich auf die Firma McDonnell Douglas. Diese stellt unter anderem das Kampfflugzeug F-18 her, für das auch die Schweiz Interesse zeigt.

Der Bestechungsskandal, in den möglicherweise auch zwei demokratische Kongressabgeordnete verwickelt sind, wirft erste, unvermeidliche Schatten auf den Wahlkampf des Vizepräsidenten Walter Luthi, Washington

Von unserem Korrespondenten Bush, des noch nicht offiziell nominierten Präsidentschaftskandidaten der Republikaner. Neben einer Reihe unbestrittenen Fragen zu seiner Rolle im Iran-Contra-Skandal, seinen Beziehun-

gen zu Panamas Diktator Noriega und dessen Verwicklungen in den internationalen Drogenhandel bietet der Bestechungsskandal unbekanntes Ausmasses zusätzliche politische Angriffsflächen: Als Vizepräsident seit 1981 wird George Bush notgedrungen mit den Fehlern der Regierung und der Verwaltung seines Präsidenten identifiziert; alle Unstimmigkeiten und Skandale dieser Regierung verfolgen ihn in den Wahlkampfhinein.

McDonnell Douglas bevorzugt?

Bush ist zwar am Wochenende vorsichtigerweise in die Offensive gegangen und hat sich mit starken Worten vom Bestechungsskandal im Verteidigungsministerium distanziert und «schokiert» gezeigt. Aber sein Versuch der Schadensbegrenzung mag indessen wenig wirksam sein, zumal John Lehman, Marineminister bis 1987, ein enger Freund und Berater Bushs ist. Bisher wird Lehman, die treibende Kraft hinter dem gigantischen Ausbau der USA-Navy in der ersten Amtszeit Re-

gens, nicht in einen direkten Zusammenhang mit der Korruptionsaffäre gebracht. Indessen rückt sein damaliger Stellvertreter, Melvyn Paisley, immer stärker in den Mittelpunkt des Skandals.

Kampf um Marktanteile

Paisley ist der Prototyp der engen Verbündungen zwischen der Rüstungsindustrie und des Pentagon. Vor seiner Berufung zum Stellvertreter Lehmans arbeitete er bei Boeing. Nach dem Rücktritt des Marineministers gründete Paisley eine eigene Beraterfirma, zu deren Hauptkunden die Firma McDonnell Douglas gehörte. Die Firma wiederum war im letzten Jahr die grösste Waffenlieferantin des Pentagon.

Beamte bestochen

Berater Paisley wird verdächtigt – Anklagen des Justizdepartementen werden in den kommenden Wochen erwartet –, Pentagon-Beamte bestochen zu haben,

um wichtige Insider-Informationen und Dokumente zugunsten seines Auftraggebers McDonnell Douglas zu erhalten. Die Firma, die den F-18 herstellt, sieht in harter Konkurrenz zum Unterneh-

men General Dynamics, das den F-16 produziert. Beide Flugzeugtypen sind vom Bundesrat ins Evaluationsverfahren einbezogen worden.

Nach Presseberichten hat das Pentagon

beide Firmen angehalten, ihre Kampfflugzeuge F-16 und F-18 zu verbessern, um die Exportchancen zu erhöhen und beispielsweise den Europäern an Stelle des nun geplanten eigenen Kampfflugzeugtyps die amerikanischen Flugzeuge anzubieten.

Neben der Schweiz interessiert sich unter anderen auch Südkorea für den F-18 und den F-16. Kuwait möchte den F-18, dieses Schauspiel der USA-Navy, kaufen.

Paisley hat offenbar in diesem Zweikampf zwischen McDonnell Douglas und General Dynamics dem Hersteller des F-18 entscheidende Informationen und Dokumente aus dem Pentagon zugespielt. Diese Dokumente wurden mit Besiechungsgeldern «gekauft».

Buu!, 16.C.88

VÖLKSRECHT

CH - ZÜRICH:

Auss. 5 + P. Woche 5, 183

Argus Medien Nr. 1377

1. Juni 1988

Heute im Forum: Markus Heiniger, Schweizerischer Friedensrat

3372

Umweltzerstörung durch das Militär

Die Rüstung läuft aus dem Ruder - weltweit, und auch in der Schweiz: Für die Jahre 1988 bis 1991 verlangte der Bundesrat bereits im letzten Herbst mit dem zweiten Armee-Ausbauabschritt ein Opfer von annähernd 11 Milliarden Franken allein für den Kauf neuer Rüstungsgüter - und bezeichnete dieses Nachrüstungsprogramm erst noch als «massiv» und «bescheiden». Dass für die Armee die normalen helvetischen Kompromiss-Tugenden nicht gelten, zeigt auch die dem Ausbauschritt entsprechende Sonderberücksichtigung der Militärausgaben in der Legislaturplanung 1987 bis 1991. Demnach sollen in den folgenden vier Jahren die finanziellen Aufwendungen des Bundes für die militärische Landesverteidigung jährlich durchschnittlich um 5,9 Prozent zunehmen, die Rüstungsausgaben sogar um sage und schreibe 9 Prozent. Die geplante Ausgabensteigerung wirkt umso verrückter, wenn man bedenkt, dass die Schweiz seit Jahren zu denjenigen Ländern gehört, welche die höchste Real-Steigerung ihrer Militärausgaben verwirklicht haben: nur die USA und Österreich (dieses aber von einem niedrigen Niveau ausgehend) erreichten seit 1975 eine noch etwas grössere Steigerung der Militärausgaben als die Schweiz.

Ausgesprochen hemmungslos breiteht sich also der Schweizerische Militärisch-Industrielle Komplex (MIK) aus, der weil europaweit sogar gewisse konventionelle Rüstungskontrollbestrebungen ins Auge gefasst werden. Daran hat bisher auch die Initiative für eine Schweiz ohne Armee nicht viel ändern können. Aber es gab doch diverse Ansätze, Strömungen und Aktionen in den letzten Jahren, die auch in der Schweiz Einschränkungen des Rüstungswildwuchses bis hin zur Propagierung von Rüstungstop- und Abrüstungsmassnahmen anstreben. So völlig bedeutungslos, wie das gerne dargestellt wird, war die konkrete Rüstungskritik denn doch nicht. Drei Beispiele:

- Immerhin haben der weitgefächerte und phantasielose Widerstand gegen die Waffenschau 1982 in Frauenfeld (Friedensstadt Frauenfeld, Demonstration etc.) sowie der während der Beschaffungsphase laufende eher konventionelle Protest (Erklärung, Petition, etc.) 1984 die Beschaffung der Kampfpanzer Leopard 2 zu einem Politikum ersten Ranges gemacht, und konnte der Leo nicht einfach so heranschleichen. Verhindert oder nur schon in seiner gekauften Anzahl verkleinert werden könnte der gigantische Panzerhappening allerdings nicht.

- Immerhin haben 1987 vierzig Prozent der Stimmenden sich für ein Rüstungsvotum ausgesprochen und damit die fast jährlich publizierte Um-

frageresultate, wonach die Bevölkerung ständig nachdrücklich ein Sparen beim Militär verlangt, klar bestätigt. Eine eigentliche Bewegung für Rüstungskritik und gegen den ständigen Nachrüstungs- und «Modernisierungs»-Automatismus im eigenen Land mit all seinen staatlichen (EMD-Lastigkeit der Bundesfinanzen u. der Verwaltung) und gesellschaftlichen Konsequenzen (im Sinne einer immer stärker drängenden Militarisierung im Rahmen der Gesamtverteidigung, unter deren Dienstpflicht zielsestribig auch die Frauen abkommandiert werden sollen) ist allerdings aus dem Rüstungsvotum nicht entstanden.

Forum



- Immerhin ist vor einem halben Jahr - eine politische Sensation ersten Ranges - die Rothenthurn-Initiative angekommen worden. Dies heisst zwar leider nicht, dass das EMD zu mehr als einer «Modifizierung» seines Waffenplatz-Projektes am Hochmoor bereit ist. Rothenthurn stand und steht aber keinerwegs alleine da. Die Kritik an der hauigemachten Schweizer Aufrüstung entzündet sich in den letzten Jahren immer stärker an den ökologischen Folgeschäden höchsten Ausmaßes, welche die militärische Landesverteidigung hervorbringt. Die Beschädigung mit der Landplage Landesverteidigung und der Frage, wie die vielfältigen Armees-Sonderrechte zu Land, zu Wasser und in der Luft zurückgebildet werden könnten, interessiert einen immer breiteren Kreis von Leuten in den verschiedensten Regionen (nicht mehr ausschliesslich in «Rand»- oder Berggebieten) der Schweiz - und auch des Auslandes. Schliesslich wird ein immer erklecklicher Teil des helvetischen Militär-Mülls exportiert, zum Beispiel Militärflug- und Schießlärm nach Schweden und Sardinien und wird rücksichtslos weiterhin die Möglichkeit der Brandstiftung ganzer ausländischer Wälder (wie am Beispiel Balzers erschöpflich) in Kauf genommen. (Die Thematik ist Gegenstand der öffentlichen Veranstaltung des Schweizerischen Friedensrates in Luzern am nächsten Samstag, 4. Juni

nachmittags, vgl. «zum Mitmachen»). Im Zentrum der erwähnten neuen Aufrüstungsrunde (Armeeleitbild, Legislaturplanung) steht zweifellos der geplante Kauf eines neuen milliarden schweren Kampfflugzeuges für die «Prinzen der Armee» wie alt EMD-Chef die Elitegruppe Luftwaffe einmal betitelt. Auch wenn sich das Beschaffungs- und Evaluationskarussel bereits auf Hochtouren dreht: Formal ist noch nichts entschieden.

Klar ist aber, dass das geschätzte Siebenmillionengeschäft (gekauft werden soll annähernd eine Hundertschaft der lärmigen Vögel, verteilt auf zwei Tranchen, frei nach dem Motto: Teile und kaufe leichter...) jegliche anständige Sicht der Staatsfinanzen vernebeln müsste, wie zum Beispiel Fliegerchef Dürig geschehen, als er sagte, man dürfe sich «nun aber nicht dazu verleiten lassen, Entscheide von so wichtiger Tragweite unter finanziellen Aspekten zu fällen.»

Unklar ist hingegen, ob die Artilleriebekämpfung wegen der geplanten High-Tech-Spezialisierung der Flugwaffe vom Flugzeug wegfiel - das entsprechende «Fenster» bei der bodengestützten Artillerie ist schon entdeckt; ebenso unklar muss bleiben, ob nicht umgekehrt die bodengestützte Fliegerabwehr heute so gut ist, dass selbst die neuen Flugzeuge als bald Schrott wären; Experten - zum Beispiel ETH-Militärdozenten Stahel - behaupten ferner, die anvisierten Amerikaner-Jets (F-16 oder F-18) seien zu wenig gut, wir bräuchten geradewegs den noch eine Stufe perfekteren, zumindest europäischen Flieger Tornado.

Man sieht, dass die Unklarheiten der revolutionär sich entwickelnden Luftfahrttechnik in der Uneinigkeit selbst der Experten wiederzufinden sind - eine Denkpause, will heissen eine Flugzeug-Kauf-Pause, drängt sich formal auf. Wir brauchen kein neues Kampfflugzeug.

Angenehm wäre dies überdies angehört der in vielen Gegenden der Schweiz heutzutage die Schmerzgrenze trotz freundlicher Ankündigungen häufig übertreffenden Lärmmissioen der Flieger. Denn wohl nur seltene Vögel halten es mit als Flieger-Kommandant Moll, der einmal den Duselalarm als «Klang der Freiheit» bezeichnet hat, selbstverständlich auf englisch: «Jet noise - the sound of freedom».

Das «Forum» ist ein Marktplatz der Ideen, auf dem Gäste - Personen oder Gruppen - sich, ihre Anliegen und ihre Meinungen vorstellen. Sie müssen nicht mit der Haltung der Redaktion übereinstimmen. Reaktionen darauf in Form von (möglichst kurzen) Leserbriefen sind willkommen.

TAGES-ANZEIGER
CH - ZUERICH
Auflage täglich 25.767
Argus Media No. 1374

18. Juni 1988

3371

USA: Korruptionsaffäre zieht weitere Kreise

Washington. - Die Korruptionsaffäre im US-Verteidigungsministerium (TA vom Freitag) wird im Ausmass und in den Details klarer sichtbar: Am Mittwoch haben die Bundesjustizbehörden 250 Aufforderungen verschickt, die die Herausgabe von Dokumenten oder die Personenbefragung zum Ziele haben. Man geht gegenwärtig davon aus, dass die Untersuchung wegen Bestechnung von Pentagonbeamten weit mehr als die ursprünglich vermuteten fünfzehn Rüstungsbetriebe betrifft.

Blick in Schweizer Offerte?

Konkreter sichtbar scheint nun auch, welche Art Informationen sich der Flugzeughersteller McDonnell Douglas im Zusammenhang mit der laufenden schweizerischen Kampfflugzeugbeschaffung vom gegenwärtig Hauptbeschuldigten, dem ehemaligen Marine-Chefbeamten Melvyn Paisley, erkauft haben soll: Wie die «Washington Post» berichtet, ging es McDonnell Douglas vor allem um den Einblick in Offerten des Konkurrenten General Dynamics.

In der Schweiz steht die F/A-18 von McDonnell Douglas in der End-Evaluation mit der F-16 von General Dynamics. McDonnell Douglas scheint sich auch in der Schweiz intensiv um Informationen über den Stand des Rennens zu bemühen. In den letzten Tagen wurden z. B. Fachjournalisten von Vertretern des US-Konzerns über den Stand der Dinge im Militärdepartement kontaktiert.

Die Korruptionsaffäre im Pentagon wirft auch bereits einen Schatten auf den Präsidentschaftswahlkampf: Der Hauptbeschuldigte - der ehemalige Marinechefbeamte Paisley - gilt als sehr enger Vertrauter und Freund des im Winter 1988 unter nicht ganz klaren Umständen zurückgetretenen Marineministers John Lehman. Lehman ist seinerseits Berater von Präsidentschaftskandidat George Bush und wurde wiederholt als potentieller Verteidigungsminister in einer Bush-Administration genannt. (ar.)

SVP JA
CH - BERN 9
Auflage monatlich 60.000
Argus Media No. 1686

11. April 1988

1371
**SVP-
Standpunkt**

Zwei bleiben

Der Sesseltanz um die Flugzeugbeschaffung für die Schweizer Armee ist vorderhand beendet: Der Bundesrat hat entschieden, für das weitere Auswahlverfahren nur noch die beiden amerikanischen Waffensysteme F-16 und F-18 zu berücksichtigen. Ausgeschieden aus dem Rennen um den Schweizer Rüstungsauftrag ist Frankreich mit seiner Mirage 2000 S und Schweden mit seinem Gripen. Der Bundesrat hat gut daran getan, dem Lobbying Frankreichs, das zuletzt in ein preisliches Dumping-Angebot für die Mirage mündete, zu widerstehen. Denn nur die amerikanischen Waffensysteme können zurzeit als militärisch erprobt und einsatzreif gelten, und zwar mit gutem Ergebnis. Sicher wäre es für die Schweiz nicht zuletzt aus logistischen Gründen erstrebenswert, Rüstungsgüter aus Europa - etwa aus dem neutralen Schweden - einzukaufen. Doch zwei Dinge haben für die schweizerische Flugzeugbeschaffung Vorrang: Zum einen sind Experimente mit noch nicht fertig entwickelten Systemen zu vermeiden, zum andern haben die neuen Flugzeuge für ihren (hohen) Preis ein Maximum an abschreckender militärischer Wirkung zu erzielen.

Jens Lundsgaard-Hansen

LUZERNER NEUSTE NACHRICHTEN
CH - LUZERN
Aufl. t. 57'612 / Fr 100'824
Argus Medien No. 1153

6. Juni 1988



137
Der Schweizerische Friedensrat führte am Samstag in Luzern ein Hearing durch

«Die Armee bedroht vielerorts die Umwelt»

Der Schweizerische Friedensrat hat sich gegen die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge für die Schweizer Armee ausgesprochen. Es werde geprüft, mit welchen politischen Mitteln Widerstand gegen die Pläne des Eidgenössischen Militärdepartements geleistet werden könne, teilte der Friedensrat im Anschluss an seine Jahresversammlung vom Samstag in Luzern mit. An einem Hearing berichteten Betroffene aus militärgeschädigten Regionen.

Die Opposition gegen militärische Beeinträchtigungen der Zivilbevölkerung hat es wegen der gesetzlichen Privilegierungen der Armee schwer. Zwar versuchen Militärs wie auch das EMD immer wieder, die Armee als besorgten Naturschützer auszugeben. Doch die Wirklichkeit sei vielfach anders aus, so ein Sprecher des Schweizerischen Friedensrates. Die Bergwelt und die Landschaft würden als Kriegsübungsplatz benutzt, manchmal zerstört, durch militärische Bauten verunstaltet. An einigen Orten der Schweiz hat sich Widerstand gegen die Beeinträchtigungen gebildet.

So haben sich um die vierhundert Menschen in der Dübendorfer Vereinigung «Bürger gegen Fluglärm» zusammengeschlossen, wie Peter Anderegg berichtete. Der ehemalige Fliegerchef Arthur Moll habe zwar gesagt, Düsenlärm sei der «Klang der Freiheit», doch zunehmend mehr Dübendorfer wehren sich

gegen die fast 15 000 Starts pro Jahr. Der grosse Lärm, gemäss Messungen in Wohngebieten bis zu 120 Dezibel schädigt und belästigt die Anwohner. Die Meinungen der Mitglieder der Vereinigung Bürger gegen Fluglärm gehen allerdings weit auseinander. Während sie eine nur eine Reduktion auf dem Militärflughafen Dübendorf wünschen, gibt es auch radikalere Mitglieder: Verhindert den Fluglärm, schafft die Armee ab.

Wenig verspricht sich die Vereinigung Bürger gegen Fluglärm, darin sind sich die Mitglieder einig, von der Lärmschutzverordnung, denn militärische Anlagen sind ihr nicht unterstellt. Belastungsgrenzen für Landeflugfelder der Heli und Flugzeuge sowie für Schiess- und Waffenplätze gibt es nicht. Konsens jedoch beim Schweizerischen Friedensrat. Es könnte nicht darum gehen, den Fluglärm zu exportieren, auch nicht ins Ausland (Sardinien, Schweden, Kanada).

Opposition zieht Kreise

Die Opposition gegen den Dübendorfer Fluglärm hat bereits andere Militärflugplätze erreicht. In Meiringen hat eine Petition gegen den Fluglärm 800 Unterschriften auf sich vereinigt. Auch im Oberwallis, wo die schweizerische Flugwaffe fünf Flugplätze unterhält, sei die Stimmung negativ, erklärte ein Oberwalliser. So ist im Oberwallis das Rüstungsreferendum angenommen worden. Als bisher einzige Massnahme hat das

EMD in einem Schulhaus dreifach verglaste Fenster bezahlt.

Nicht nur in der Schweiz

Doch die Schweizer Armee verbreitet nicht nur in der Schweiz Ungemach, wie Margrit Wille von der Freien Liste Balzers aus dem Fürstentum Liechtenstein berichtete. Nachdem die Schweizer Armee im Dezember 1985 bei starkem Föhn mit Leuchtspurmunition den Schutzwald ob Balzers in Brand geschossen hatte, trafen sich zwar liechtensteinische Regierungsvertreter mit Schweizer Behörden, doch verändert hat sich wenig.

«Es wird wieder geschossen bei Föhn, so letzthin vor zwei Wochen», erzählte Wille. Die Freie Liste Balzers steht «relativ machtlos gegen den Apparat», denn sie wird von den schweizerischen Behörden als Gesprächspartner nicht akzeptiert. Die Freie Liste Balzers sucht einen Juristen, der einen Weg austüftelt, um mit Hilfe des internationalen Völkerrechts gegen den Waffenplatz Lichtensteig vorgehen zu können.

Die Opposition gegen die Zweckentfremdung von Naherholungsgebieten und landwirtschaftlichem Land fällt nicht leicht, wie der grüne St. Galler Grossrat Hansueli Trüb erzählte. Das Projekt eines geplanten Waffenplatzes in der Nähe von Gossau ist zwar seit über acht Jahren bekannt, doch sei die Opposition nach Erfüllung kleinerer Forderungen vorerst eingeschlafen. Hans Stutz

BERNER ZEITUNG
AUSGABE STADT + REGION BERN
CH - BERN
Aufl.t. 61,070/Total 121,887
Argus Media No. 1403

6. Mai 1988

KAMPFFLUGZEUG

337 1



Testflüge für Miragenachfolger abgeschlossen

BZ. Zum letzten Mal verfolgten gestern hohe Offiziere die Testflüge der beiden amerikanischen Kampfflugzeuge F-16 und F-18. Einer der beiden geprüften Flugzeugtypen soll Mitte der neunziger Jahre die Mirage der Schweizer Armee ersetzen.

Nach Angaben des Kommandanten der Flieger- und Flabtruppen, Korpskommandant Walter Dürig, verließen die Versuche bisher ohne Zwischenfall. Der definitive Typenentscheid soll gegen Ende Jahr vom Bundesrat gefällt werden. (ap)

Berner Zeitung BZ

ST.GALLER TAGBLATT

CH - ST.GALLEN
Auflage täglich 27,640
Argus Media No. 1204

6. Juni 1988

35 Friedensrat gegen neue Kampfflugzeuge

Der Schweizerische Friedensrat hat sich gegen die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge für die Schweizer Armee ausgesprochen. Es werde geprüft, mit welchen politischen Mitteln Widerstand gegen die Pläne des Eidgenössischen Militärdepartements geleistet werden könne, teilte der Friedensrat im Anschluss an seine Jahresversammlung vom Samstag in Luzern mit.

Die Organisation bekraftigte zudem ihre Kritik am Bericht der Studiengruppe des Bundes über die Betreuung von Flüchtlingen und Obdachlosen in ausserordentlichen Lagen. (ap)

SCHWEIZER WOCHE
DAS GELBE HEFT
CH - ZUERICH
Auflage wöchentl. 199,780
Argus Media No. 3014

3. Mai 1988



Foto: Markus Senn

Oats Schwarzenberger mit einem Modell der F-16 vor dem Bundeshaus, seinem hauptsächlichen Betätigungsfeld.

AMERIKA-SCHWEIZER VERMITTELT NEUEN KAMPFJET

DEM EMD DEN FALKEN SCHMACKHAFT MACHEN

Das Eidgenössische Militärdepartement (EMD) wählt zwischen zwei neuen Kampffjets. Die Hersteller schickten Verkäufer nach Bern zur Pflege der politischen Landschaft.

Oats Schwarzenberger (58), Direktor des US-Konzerns General Dynamics, hat sein Büro an der Berner Aarstrasse 98, direkt unter dem Bundeshaus. Der Repräsentant und Flugzeug-Ingenieur der grössten amerikanischen Waffenschmiede (9 Milliarden Dollar Jahresumsatz), weiss die zentrale Lage seines Büros zu schätzen: «In nur 5 Minuten bin ich von hier aus im «Pentagon»!»

Im Berner «Pentagon» (Zentrale des Eidg. Militär-

departements, EMD) hat der gebürtige Schweizer, der 1953 in die USA ausgewandert ist und dort bei General Dynamics Karriere gemacht hat, «sehr gute Kontakte» zu hohen Militärs und vor allem zur Gruppe für Rüstungsdienste (GRD). Die GRD ist zuständig für das Auswahlverfahren und die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges für unsere Armee.

Zwei Typen stehen zur Wahl und werden noch bis am 6. Mai auf dem Militär-

AKTUELL

flugplatz Payern auf Herz und Nieren getestet: Die F-18 Hornet («Hornisse») von McDonnell Douglas und die F-16 Fighting Falcon («Kampffalke») von General Dynamics. Einer dieser beiden Jets soll in den 90er Jahren die rund 30jährige «Mirage III S» als Abfangjäger ablösen. In einer ersten Phase will die Armee 40 neue Kampfflugzeuge für 3,5 Milliarden Franken kaufen.

General-Dynamics-Mann Schwarzenberger gibt sich versichtlich: «Mein Flugzeug, die F-16, ist der idealste Flieger für die Schweizer Luftwaffe!» Die Schweiz habe sich «schon 1974, als die erste F-16 in den Himmel stieg, sehr interessiert für unser Flugzeug», sagt Schwarzenberger stolz. «Divisionär Paul Leuthold, der heutige Waffenchef der Schweizer Fliegertruppen, war 1976 der erste ausländische Pilot, der die neue F-16 fliegen konnte.»

Also kein Problem: Der «Kampffalke» von General Dynamics wird das Rennen machen und voraussichtlich Ende Oktober vom Bundesrat ins Rüstungsprogramm 1990 aufgenommen. Oats Schwarzenberger winkt ab: «Nein, soweit sind wir noch nicht! Da liegt noch eine Menge Arbeit vor uns.»

Arbeit für Schwarzenberger. Er ist der Mann in Bern, der die F-16 den Schweizer Generälen und Rüstungsexperten im «Pentagon» «verkaufen» muss. Er ist der Kontaktmann zwischen den Schweizer Militärs und den Fachleuten der General Dynamics in Fort Worth (Texas). Er klärt in Bern die «Bedürfnisse der Schweizer Luftwaffe» ab und überwacht die Flugtests in Payern.

Nicht weniger als 30 Piloten und Techniker hat Oats Schwarzenberger nach Payern eingeflogen. Sie werden, zusammen mit Schweizer Piloten, die Flugversuche mit der F-16 durchführen und überwachen.



F-16 Fighting Falcon



F-18 Hornet

F-16 und F-18 im Vergleich		
9,45 Meter	Spannweite	11,4 Meter
15 Meter	Länge	17 Meter
11 t	Max. Startgewicht	16 t
11350 kp	Max. Startschub	14500 kp
Mach 2+	Max. Geschwindigkeit	Mach 1,8
9 g	Max. Belastung	9 g
15 Mio. Dollar	Preis	22 Mio. Dollar

Der Prototyp flog 1974, die erste Maschine wurde 1978 an die US-Air-Force abgeliefert. Bis heute wurden 2000 Exemplare für 17 Länder gebaut.

Die «Hornet» von McDonnell Douglas steht seit 1980 mit 1377 Exemplaren bei der US-Navy auf Flugzeugträgern im Einsatz. Weitere Kunden sind Australien, Kanada und Spanien.

Im Cockpit sitzt übrigens immer ein Schweizer Pilot, der das Flugzeug selbstständig fliegt. Die technische Verantwortung für das Flugzeug hat jedoch ein Firmenpilot, der auf dem hinteren Cockpitsitz mitfliegt.

Eine weitere «sehr wichtige Aufgabe» von Oats Schwarzenberger sind die Abklärungen für einen möglichen Lizenzbau der F-16 in der Schweiz («da müssen zahlreiche Kontakte zur Schweizer Industrie hergestellt werden»). Wenn die Eidgenossenschaft ein neues Kampfflugzeug kauft, spielen auch politische und wirtschaftliche Faktoren eine Rolle: Wer der Schweizer Industrie bessere Gegengeschäfte offerieren kann, hat die grösseren Chancen.

Für Oats Schwarzenberger ist das kein Problem: «Wir bieten in der Schweiz ein volles Beteiligungsprogramm für die Industrie an.»

Solche Kompensationsgeschäfte sind nicht neu: Bei

der Beschaffung der F-5 «Tiger» der US-Firma Northrop im Jahr 1971, wurden Kompensationen im Wert von über 200 Millionen Dollar (rund 60 Prozent der Kaufsumme) erzielt. Flugzeugkäufer Schwarzenberger hat gegenüber der Konkurrenz noch einen weiteren «Trumps» auf Lager: Der Schweizer Luftwaffe bietet er eine speziell auf helvetische Bedürfnisse zugeschnittene F-16-Version an. Diese schweizerische F-16 C/D soll mit dem modernsten Navigationsradar ausgerüstet werden.

WITZ DER WOCHE

Claudia hat in der Schule gelernt, dass das Pferd foht und die Kuh kalbt. Nun ist sie neugierig geworden und fragt ihren Lehrer: «Und wann eiert ein Kanarienvogel?»

den, das gegenwärtig von der amerikanischen Luftwaffe entwickelt wird.

Dafür verfügt die Konkurrenz, die F-18 «Hornet» von McDonnell Douglas, über zwei Triebwerke, was die Sicherheit nach einem Triebwerkausfall entscheidend verbessert. Dazu Schwarzenberger: «Statistiken der US-Air-Force beweisen, dass unsere F-16 mit nur einem Triebwerk nicht mehr Panne haben als die F-18 mit zwei Motoren!»

Kein Zweifel, dieser Mann weiß, wie man ein Kampfflugzeug verkauft: «Mit nackten Zahlen und Fakten», so Schwarzenberger. Und diese sprechen im Moment offenbar eher für die F-16. Zum Beispiel der Preis: Die F-16 ist mit rund 15 Millionen Dollar (ohne Ersatzteile, Lenkwaffen, Munition etc.) wesentlich billiger als die F-18, die mehr als 20 Millionen kosten soll.

Trotz allem wünschen sich angeblich viele Schweizer Milizpiloten die F-18. Dass dieses Kampfflugzeug ebenfalls ein technologisches Spitzenprodukt ist, davon konnte sich eine Gruppe Schweizer Aviatikjournalisten überzeugen. Neil L. Edins, Repräsentant von McDonnell Douglas in Bern (ein früherer Zwei-Sterne-General der US-Air-Force), scheute keine Spesen und lud die Journalisten im vergangenen Herbst auf eine F-18-Basis der Nato in Deutschland ein.

Von solchen PR-Aktivitäten hält Oats Schwarzenberger nichts. Er hält auch nichts von «irgendwelchen Essen mit Politikern und hohen Militärs». Er sagt: «Ein Kampfflugzeug verkauft man nicht einem Parlamentarier, indem man ihn in ein teures Restaurant führt, ihm einen Prospekt in die Hand drückt und sagt: Hier sehen Sie das beste Flugzeug der Welt...»

Hans R. Amrein

Unsere Fliegertruppe braucht Ersatz für die veralteten Hunter-Kampfbomber. Der Kauf des neuen Kampfflugzeuges wird das grösste Rüstungsgeschäft aller Zeiten.

Kampffalke und Hornisse im harten Test

Die beiden modernen Maschinen flogen insgesamt 55 Einsätze in der Schweiz. «Und nie musste ein Start verzögert oder abgebrochen werden», resümiert Brigadier Fernand Carrel in Payerne. «Alle 55 Einsätze verliefen ohne Zwischenfälle, genau nach Plan.»

Die Schweizer Fliegertruppe braucht ab Mitte der neunziger Jahre Ersatz für die altershalber ausscheidenden 130 Hunter-Kampfbomber. Von ursprünglich sechs möglichen Kandidaten – der amerikanische Tigercat F-20, der schwedische Gripen

Jas-39, der israelische Lavi, die französische Mirage 2000 und die US-Jäger F-16 C/D Fighting Falcon (Kampffalke) und F/A-18 A/B Hornet (Hornisse) – blieben die beiden letzten Typen als Finalisten übrig.

Je ein Doppelatmaz kam im April für ausgedehnte taktische, technische und logistische Tests und Analysen auf den Militärflugplatz Payerne. In knapp vier Wochen prüften zwei Schweizer Testpiloten und drei Truppenpiloten die beiden fabrikneuen Maschinen auf Herz und Nieren. «Diese Testflüge sind inzwischen abge-

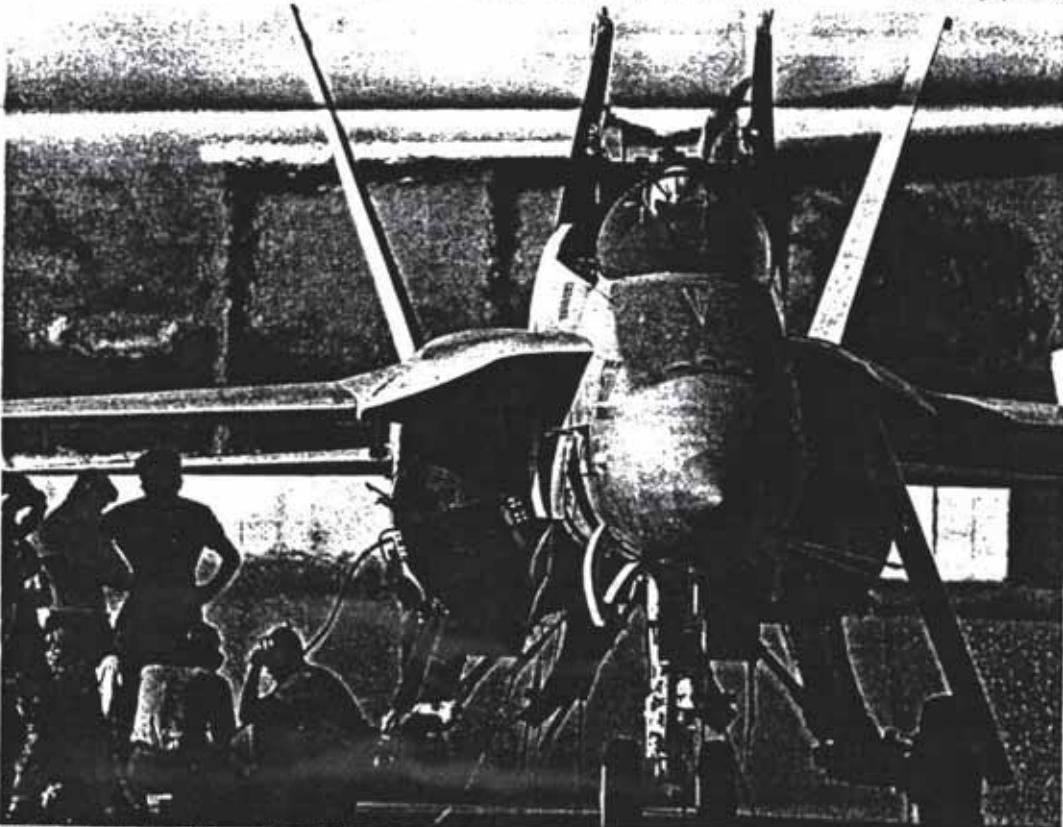
schlossen», erläutert Brigadier Carrel, operativer Leiter und Koordinator der Flugversuche und selber Pilot. «Jetzt werden die Daten ausgewertet.»

Und das wird eine minutiöse Arbeit. Denn es sind viele Werte angefallen. Es ging freilich weniger um die eigentlichen Flugleistungen der beiden Konkurrenten; die sind längst bekannt. Bei den Tests handelte es sich vorwiegend um die Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Feuerleit- und Navigationssysteme in schweizerischen Verhältnissen. Dazu gehörten Abklärungen darüber, wie sich unsere Gefechtsstruktur

auf das Verhalten der Bordradarsysteme auswirkt. Besonders dann, wenn ein Flugzeug mehrere Ziele im Visier des Bordradars hat und wenn es elektronischen Störmassnahmen ausgesetzt ist.

Um in diesen Punkten zu möglichst realistischen Werten zu kommen, wurden bei den Testflügen der F-16 der Firma General Dynamics und der F/A-18 von McDonnell-Douglas auch schweizerische Mirage- und Tiger-Maschinen als Zielsdarstellungen eingesetzt. In diesen Manövern zwischen

(Fortsetzung auf Seite 24)



Die amerikanische Hornisse F/A-18 von McDonnell-Douglas mit ihren zwei Triebwerken – das neue Schweizer Kampfflugzeug?

Bild Northrop

Kampffalke und Hornisse im harten Test

(Fortsetzung von Seite 23)
den beiden modernen ausländischen Kampfflugzeugen einerseits und den belgischen älteren Modellen kam es zu eingeschränkten Angriffsmanövern und zu Kreuzungen aus nächster Distanz.

«Es gab insgesamt 250 Einsätze unserer schweizerischen Jagdmaschinen», sagt Brigadier Carrel. «Und da kann ich gleich ein Kompliment an die Adresse unserer Piloten abrufen: Ihr Können ist grossartig.» Doch nicht nur die Piloten, auch die schweizerischen Flugzeuge hielten sich ausgezeichnet: So schaffte uns über zwanzigjährige Mirage III S (S = Schweiz) noch spielend 2 Mach, also doppelte Schallgeschwindigkeit – gleich schnell also wie die F/A-18. «Nur punktuell Beleidigung sind unsere Jäger den modernen Maschinen stark unterlegen», schreibt Brigadier Carrel.

Die zwei Kandidaten-Typen hatten sich zusätzlich in einem ganz speziellen

ab. «Entschieden ist ja überhaupt noch nichts.»

Aber noch dieses Jahr, so sieht es der Evaluations-Fahrplan vor, soll ein Entscheid des Bundesrats über die Wahl jenes Flugzeugtyps fallen, der in sieben Jahren als neuer Abfangjäger zum Einsatz kommt. Ab 1993 werden die acht Staffeln der heute bereits dreissigjährigen englischen Hunter-Kampfbomber vom schweizerischen Himmel verschwinden.

Die Rolle als Kampfbomber, die gegen Ende wie gegnerische Panzerverbände oder Lastwagen kämpfen, soll dann die Flotte der 106 Tiger F-5E/F übernehmen. Und die zwei Staffeln Mirage III S, dank aerodynamischer Verbesserung mittels zusätzlicher kleiner «Entenflügel» wendiger und damit kampfstärker gemacht, bleiben als Raumschützen noch über die Jahrtausendgrenze in der Luft.

Die Maschinen werden dann gegen



Gebiet zu bewahren: auf unseren Gebirgsflugplätzen. Denn die müssen zum Teil in so steilem Winkel angeflogen werden, dass es ausländische Piloten mitunter schaudert. Auch in diesem Punkt erfüllten die F-16 und die F/A-18 die Erwartungen: Das Touch-and-go (Landen und Durchstarten) auf einem Militärflugplatz in den Alpen verlief problemlos.

Gezielte Indiskretion

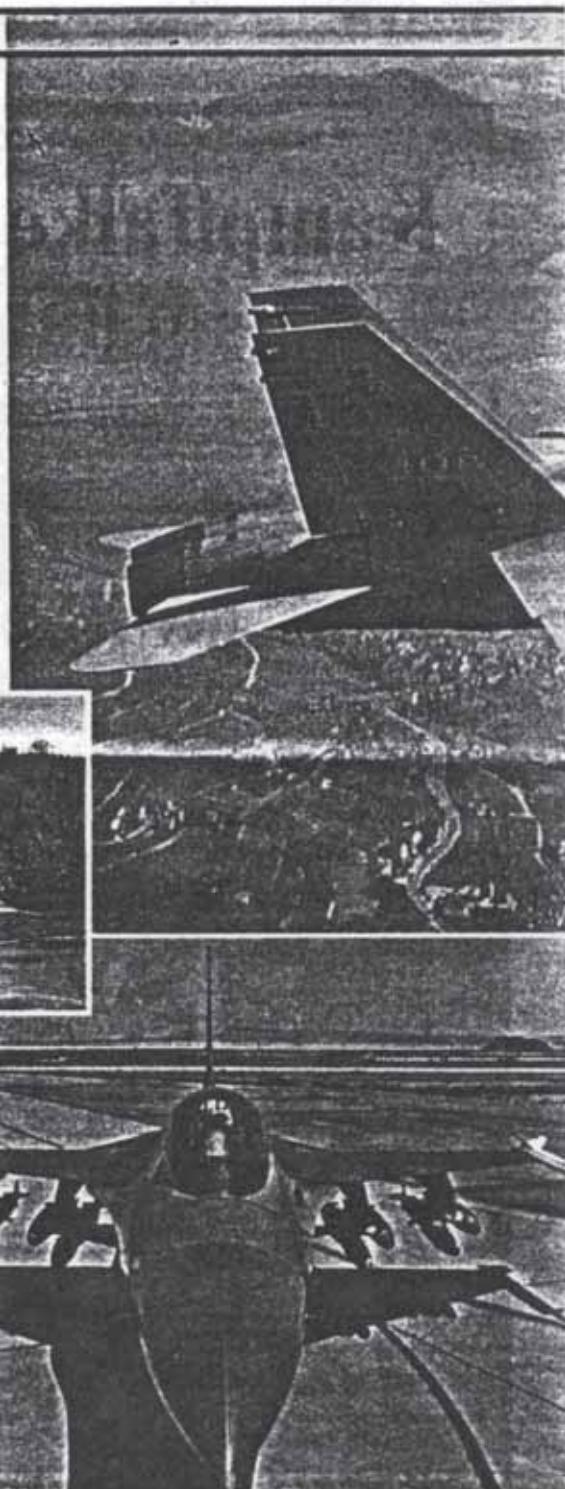
Der Kampffalke und die Hornisse haben inzwischen die Schweiz wieder verlassen. Und obwohl noch keinerlei Ergebnisse der paritätischen Evaluation vorliegen, wurde durch gezielte Indiskretion bekannt, dass die Militärpiloten offenbar den F/A-18 favorisieren – aus Sicherheitsgründen. Denn die Hornisse verfügt über zwei Triebwerke und bietet deshalb dem Piloten bei einem «Flame-out» (Ausfall eines Triebwerks) zusätzliche Sicherheit.

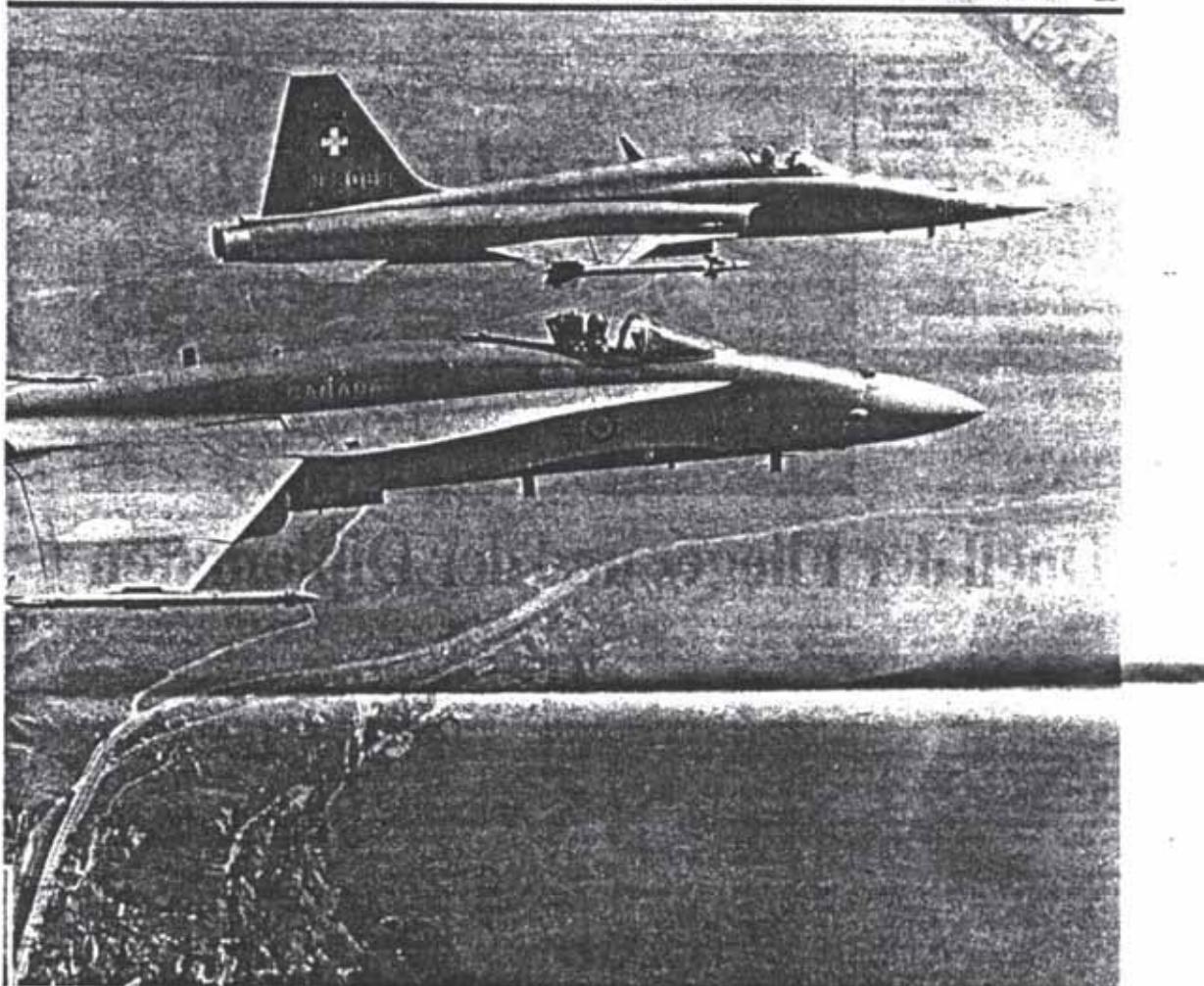
Die Stellungnahme für die Hornisse aber sei «nur die private Meinung einzelner Piloten», wirkt Brigadier Carrel.

Exklusivbild des Fotografen

Dolf Pruisig:
Der US-Jagdbomber F/A-18 (vorne) neben
einem schweizerischen
Tiger F-5E im
Testflug über dem
Gastersee
(grasses Bild).
Der schwedische
Kampfjet Jas-39
(rechts) stand
unserer Flugwaffe
noch nicht zur
Verfügung (oben),
im Gegensatz zum
obenfalls hier
getesteten US-
Jäger F/A-18
(rechts).

Bilder Dolf
Pruisig/PD





vier Jahrzehnte auf dem Buckel haben – ein Veteranenalter für ein Frontflugzeug. Auch die neuen Kampfflugzeuge will man laut Bundesrat Arnold Koller, Chef des Militärdepartements (EMD), möglichst lange einsetzen können: «Sie sollten Ansprüche für eine Lebensdauer von dreisig Jahren genügen.» Gesucht werde deshalb «nicht das billigste, sondern das preisgünstigste Flugzeug».

Neue Philosophie

Das heisst: Man will nicht, wie noch beim Kauf der eher schmalabflügeligen F-5 Tiger vor zehn Jahren, für einen bestimmten Betrag möglichst viele Flugzeuge erhalten. Diese Philosophie ist modifiziert: Lieber weniger und teurere Maschinen, die dafür gegnerischen Jets ebenbürtig sind, lautet jetzt die Devise.

So wird der Flugzeugkauf mit Sicherheit das grösste Rüstungsgeschäft des EMD: Das Militär wolle drei Milliarden Franken ausgeben.

Für diesen Betrag erhalten sie – samt allen Ersatzteilen und Waffen – entweder 42 Kampffalken oder 38 Hornissen. Der F/A-18 besitzt zwei Triebwerke und ist deshalb teurer, aber sonst sind die Unterschiede zwischen den beiden Flugmustern nicht allzu gravierend. Gemeinsam ist beiden Konkurrenten, dass sie überaus wendig sind, eine hohe Beschleunigungsfähigkeit besitzen und vollelektronisch gesteuert werden. Und beide Typen können mit modernen Luft-Luft-Lenkwaffen wie Sparrow und Amraam ausgerüstet werden, die Mehrfachziele gleichzeitig bekämpfen und ihr Ziel mit einem aktiven Suchkopf automatisch ansteuern können.

Beide Flugmuster haben auch einen Nachteil: Sie kommen mit unseren Flakavieren, diesem Symbol des schweizerischen Widerstandswillens, in Konflikt: die F-16 ist für deren Eingangspforten zu hoch, die F/A-18 zu breit. «Das bedeutet, dass wir umdenken müssen», sagt dazu Brigadier Fernand Carrel. «In

Zukunft sollten wir nicht mehr die Flugzeuge den Kavernen anpassen, sondern die Kavernen den Flugzeugen.»

Nun gibt es ein topmodernes Mehrzweckkampfflugzeug, das keine Probleme mit schweizerischen Kavernen hätte: der schwedische Jas-39 Gripen (Greifvogel) der Firma Saab-Scania. Weil der Gripen erst diesen Sommer zu seinem Erstflug starten wird, kann er für die ge- gewöhrte Evaluationsphase nicht in Frage. Doch die Fliegertruppe benötigt ja, wie deren Informationschef Oberst Hans Rudolf Häberli bestätigt, «eine- sammt schütig neue Kampfflugzeuge».

Kontakte mit Schweden

Das böte die Möglichkeit, bei der zweiten Bestellungstranche von zusätz- lich vierzig Maschinen in drei Jahren den Gripen ins Auge zu fassen. Der Schwei- de wäre ein gerader massenschneidiger Kampfjet für die Schweizer Fliegertruppe: Er kann sowohl als Auf-

klärer wie als Erdkämpfer und Abfangjäger eingesetzt werden. Ein Jas-39-Kauf hätte weitere Vorteile:

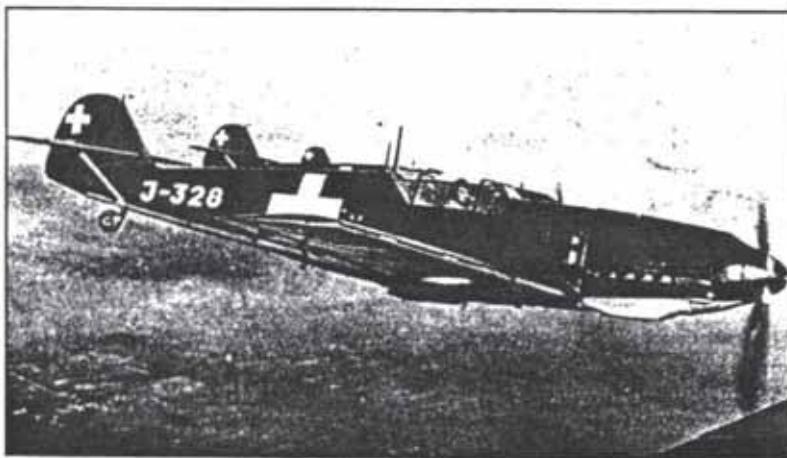
- Es käme zu einer begrüßenswerten Zusammenarbeit zwischen den beiden Neutralen Schweden und Schweiz.
- Eine praktisch hundertprozentige Abhängigkeit von der US-Flugzeugindustrie – wichtig in einem Ernstfall – könnte vermieden werden.
- Vor allem: Die Schweden würden bei einer Gripen-Bestellung den Schweizern Trainingsmöglichkeiten anbieten. Das bedeutet: Ein Teil des militärischen Fluglärms würde aus unserem Land in Gebiete des fast menschenleeren Schwei- den exportiert, und unsere Piloten bekämen überdies die Chance, im realistischen Dogfight (Luftkampf) gegen Kollegen einer fremden Flugwaffe anzustre- ten. «Ersprechende Kontakte», bestäti- gte Korpskommandant Walter Dürig, Chef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, «sind im Gang.»

Ronald Sonderegger

report

Messerschmitt
Me-109 der
Schweizer Armee
sicherten die
Nordgrenze
unseres Landes ab

Bild PD



Während die Armeeführung
heute ein neues
Kampfflugzeug testet, hält ein
früherer Waffenchef
Rückblick auf die bewegte
Zeit des Zweiten Weltkrieges.
Der Titel seines Buches:

Duell der Flieger und der Diplomaten

Anfang Juni 1940 verwirklichten Lufmarschall Görings Piloten die schweizerische Flugwaffe in mehrere Luftkämpfe, bei denen sie mit elf abgeschossenen Maschinen gegenüber drei Verlusten auf schweizerischer Seite eine empödliche Niederlage einsteckten mussten.

Die gewalige Bedeutung, welche die Jagdflugzeuge im Zweiten Weltkrieg bekommen sollten, sahen selbst die Deutschen nicht voraus, die doch immerhin ihren Angriffskrieg von langer Hand vorbereitet hatten. Die Schweizer hingegen, von der taktischen Notwendigkeit ihres Neutralitätschutzes geleitet, hatten sich vergleichsweise gut gerüstet. Zu Kriegsbeginn standen der Flugwaffe zwar nicht die 1000 Maschinen zur Verfügung, die ein voraussehender Gottlieb Duttweiler verlangt hatte, doch waren immerhin 225 Kampfflugzeuge vorhanden, unter ihnen 40 der damals besten Jagdmaschinen der Welt, der deutschen Messerschmitt Me-109. Bis zum Mai 1940 war die Me-109-Flotte auf 88 Maschinen erweitert worden.

Fester Widerstandswille

Trotz bedeutender Anlaufschwierigkeiten wie fehlender Einsatzdoktrin (oft starteten die Piloten aufgrund eigener Entscheidung zu Abfangjagden), fehlender Bordfunkgeräte und Mangel an erfahrenen Piloten schlug sich die schweizerische Flugwaffe mit Bravour gegen die deutschen Luftwaffenverbände, die immer wieder und zum Teil absichtlich den schweizerischen Luftraum verletzten.

In seinem Buch «Duell der Flieger und der Diplomaten» (Verlag Huber, Frauenfeld) hat Ernst Wetter, ehemaliger Waffenchef Flieger und Flab, mit Sachkenntnis und Akribie aus schweizerischen und auch aus deutschen

Augenzeugenberichten und Akten zusammengearbeitet, was sich an der militärischen wie an der diplomatischen Front in jenem kritischen Sommer 1940 zutrug. General Guisan schrieb damals: «Die Reichsregierung richtete wegen der Luftrückschlüsse befürchtete Protestaktionen an unsere Regierung. Ich erschaute dies als eine Anerkennung der Überlegenheit unserer Piloten, deren Einsatz zu einem eindrücklichen Symbol unserer Widerstandsbereitschaft wurde.»

Vom Feind gelernt

Besonders heikel war die Situation auch deswegen, weil die Deutschen immer wieder behaupteten, die schweizerischen Piloten hätten deutsche Flugzeuge auch außerhalb des schweizerischen Hoheitsgebiets angegriffen. Oberleutnant Rudolf Suter, der in seiner Me-109-D (Nummer J-309) mit Leutnant Rudolf Rickenbacher (J-310) am erinnerungswürdigen 4. Juni von Oden aus aufstieg, kommentierte: «Da das Gebiet westlich Saignelégier bis über Delisberg hinaus unter einer niemlich kompakten Wolkecke lag, war der genau Grenzverlauf sehr schwer festzustellen, weshalb ich mich etwas südlich hielt.» Rickenbacher, den Suter während des Einsatzes aus den Augen verloren hatte, stürzte nach einem Luftkampf bei Bocourt ab.

Die Frage drängt sich auf, wieso die schweizerischen Piloten der deutschen Luftwaffe, die von ihrem illegalen Einsatz in Spanien (Legion Condor) über den Polen- und den Frankreich-Einsatz grosse Erfahrung gesammelt hatten, überlegen waren. Nach Meinung zeitgenössischer Fachleute lag der Grund in guter Ausbildung, der Fähigkeit, rasch vom Feind zu lernen, sowie einer «scher schoon leichtsinnigen» Einsatzbereitschaft.

Als Beispiel sei eine Reaktion auf die sogenannte deutsche «Turm»-Taktik genannt, bei der deutsche Staffeln jeweils auf verschiedenen Höhen übereinander gegen Kreis drehen. Jeder Angriff auf eine solche Staffel setzte den Angreifer sowohl den Waffen anderer Maschinen aus, die auf gleicher Höhe flogen, wie auch der Gefahr, aus einem höheren Kreis mit hoher Geschwindigkeit angegriffen zu werden. Wie das aus schweizerischer Sicht aussah, beschreibt Oberleutnant Börner: «Wir hielten in der Gegend von Pruntrut Ausschau auf fremde Flugzeuge, als wir plötzlich Leuchtspurfäden über unseren Kabinen sahen. Büttzchnell drehten wir unsere «Me-109» auf den Rücken und zogen in die nächste Wolke. Ohne Funke wusste ich nicht, was gespielt wurde, und stieg daher in der riesigen Cumulonimbuswolke bis auf 7000 Meter und schaute mir die Beschiebung von oben an. Es sah aus wie in einem Aquarium. Flugzeuge auf jeder Höhe, alle linkskreisend. Also stellte ich den Kahn auf den Kopf und tauchte von oben in den «Turm».»

Keine Helden

So dramatisch Ernst Wetter den für die Schweizer damals neuen Luftkampf aufzeichnete so nüchtern und unimperisch notiert er die unerfreulichen Nebenerscheinungen. Divisionär H. G. Bandi verweigerte den Piloten schroff das Gesuch um Überlassung von Bestandteilen abgeschossener Maschinen. Die Piloten hätten ihre Pflicht getan, und damit basta! Auch der aufkommenden Renommiersucht schob er einen Riegel: «Bei Abschüssen sind meist mehrere Einheiten – darunter auch Flab – beteiligt. Ich verbiete, dass über die Einsätze renommiert wird.» Ein kübler helvetischer Gegensatz zu Deutschland, das seine

Fliegerhelden – mangels anderer militärischer Erfolge – mit immer grossartigeren Orden belohnte.

Kürzer aber trotzdem informativ kommt bei Wetter das begleitende Diplomatienduell zu Wort, und zwar wiederum aus schweizerischen wie aus deutschen Quellen. Die Berechtigung, die Neutralität mit Waffengewalt zu verteidigen, wird aufgrund der Haager Abkommen von 1907 kritisch untersucht. Auch hier ging die Einsatzdoktrin nicht ohne Mühe über die Bühne, und dem Generalstabchef wird vorgeworfen: «Es gibt so viele Befehle als die Bodentruppen über das Verhalten gegenüber fremden Fliegern, dass der Einsatz unserer Fliegertruppeständigen Wechsel ausgenutzt ist.»

Der General beugt sich

Doch was die Schweizer Piloten in der Luft gewannen, ging auf dem politischen Parkett verloren. Am 20. Juni musste der General befehlen: «Luftkämpfe über dem gesamten schweizerischen Hoheitsgebiet sind zu unterlassen.» Der Geschichtsprofessor Edgar Boissier dazu: «Das war eine Konzession an Deutschland.» Doch der General, obwohl er sich den politischen Realitäten beugte, war kein Hampelmann. Als Bundespräsident Pilet-Golaz das Einverständnis verlangte, Schweizer Piloten hätten ausländischen Luftraum verletzt, antwortete Guisan: «Zwischen den Berichten meiner Flieger und denen der Deutschen gibt es kein Zögern; die Deutschen kennen den Grenzverlauf. Ich werde sie nicht desavouieren.»

Ernst Wetter hat kein silbernes Medaillon des Kriegsberichts geschrieben. Er hat sachlich einen kleinen Aspekt der Gravitation einer Kleinmacht in einem Weltkonflikt beschrieben.

Ulrich Doerfler

 ARGUS

CH-8030 Zurich, Telefon 01/252 49 37

NEBELSPALTER
CH - RORGSCHACH
Auf lange woechentl. 52,152
Argus Media No. 3018

24. Mai 1980

337 A

Die 40 neuen Abfangjäger, welche die Schweizer Flugwaffe vermutlich in den USA kaufen wird, sind für die vor Jahren gebauten Felskavernen zu gross.

Übungsleistung an due-tri-sette:
Kavernentüren sofort schliessen!
Ich wiederhole:
Kavernentüren sofort schliessen!
Ende.



THURGAUER ZEITUNG
CH - FRAUENFELD
Kult. L. L. 23,647 / M1 78,694
dr 90% Medio No. 1264

29. April 1988

Der Endkampf hat nun begonnen: F-16 gegen F-18

Bis Mitte Mai evaluieren die Schweizer Flugwaffe zwischen dem F-16C «Fighting Falcon» und dem F-18C «Hornet»

Von Jivo Sturzengger, St. Louis/USA

Nach bis Mitte Mai findet in der Schweiz eine technische Evaluation von zwei der zurzeit modernsten Kampfflugzeuge der westlichen Welt statt. Bei den beiden, von der Flugwaffe zu testenden Maschinen handelt es sich um die Muster General Dynamics F-16C Fighting Falcon und F-18C Hornet von McDonnell Douglas, USA.

Mit beiden Maschinen werden intensive Flug- und Bodentests durchgeführt. So wird vor allem die umfangreiche Elektronik der beiden US-Kampfflugzeuge getestet. Schießversuche werden lediglich kleine durchgeführt. Die Entscheidung, welche der beiden Typen bestellt wird, fällt voraussichtlich im Oktober/November dieses Jahres. 40 Maschinen des siegreichen Typs sollen dann im größten Rüstungsbudget der Eidgenossenschaft im Jahre 1990 als Ersatz für die altherühmten Hunter-Kampfflugzeuge beschafft werden. Damit findet wieder eine Rotation innerhalb der Flugwaffe statt. Die Mirage übernehmen die Rolle des F-5E Tigers als Raumabschüttler, während der Tiger als Jagdbomber, während der Hunter eingesetzt wird. Das neue Kampfflugzeug wird vorerst als Abfangjäger für grosse Höhen eingesetzt werden. Um was für Typen handelt es sich bei den beiden US-Vögeln eigentlich?

F-16: Einzigartiger Abfangjäger

Bei der General Dynamics F-16C Fighting Falcon handelt es sich um einen einzigartigen Abfangjäger, der bei der US Air Force die F-4 Phantome ersetzt. Der Erstflug dieses Musters lag schon 14 Jahre zurück (1974). Die F-16 wurde bei ihrer Konstruktion als Leichtgewichtsjäger ausgelegt, der nur hohes allwetterfähig ist. Ausgetestet ist die Maschine

mit einem Mantelstromtriebwerk mit einem maximalen Schub von 1290 KN und Nachzünden. Hervorreichendes Merkmal der Fighting Falcon (kämpfender Falke) ist jedoch die elektronische Ausrüstung. In der Baugasse der F-16 befindet sich eine moderne Weisungsfunk-Doppler-Radar, mit dem sowohl Luft- als auch Bodenziele bekämpft werden können. Das Radar wird auch im Zielaufklärungsbereich eingesetzt. Die F-16 beweist sich bereits im Einsatzfall, ebenso wie im Luftsonderdienst (1982), ehemals im Truppendienst bei der US Air Force, die verschiedene Kampfflugzeuge der afghanischen Luftwaffe vom Himmel holte.

«Fire and forget»

AMRAAM ist zugleich ein wichtiger Teil der ganzen Flugzeugbeschaffung. Die Aufwendigere F-18

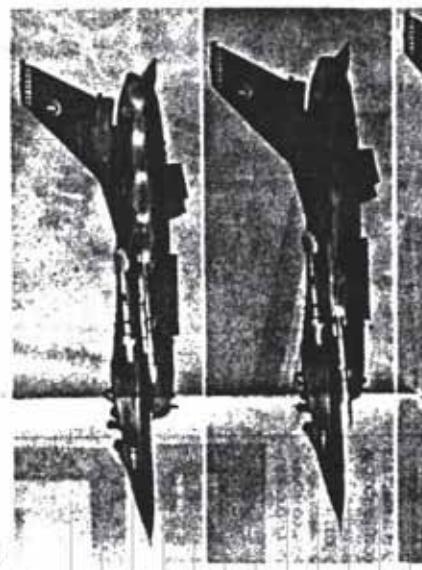
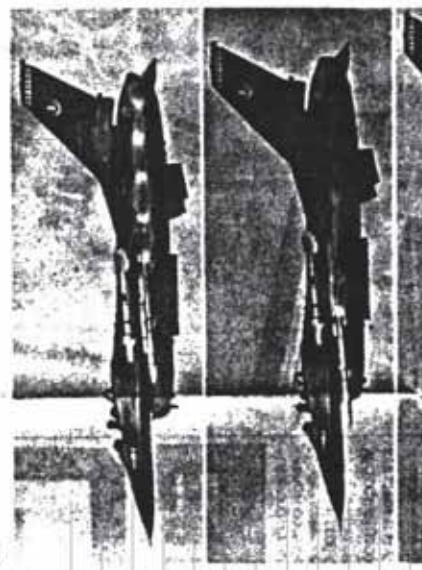
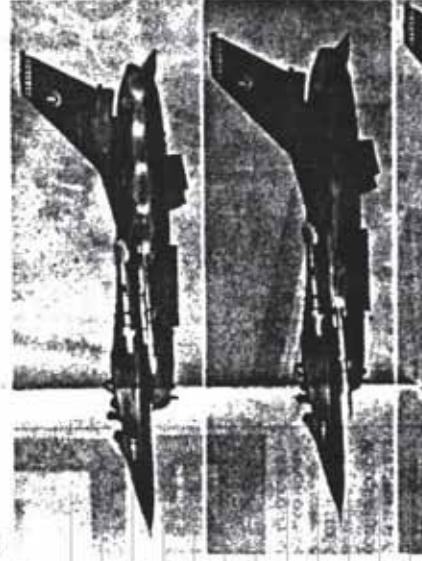
In harter Konkurrenz zur F-16 sieht die wesentlich aufwendigere F-18 C Hornet des grössten US-Rüstungskonzerns, McDonnell Douglas. Die Hornet fog zum erstenmal 1976 und befindet sich seit 1980 im Truppendienst bei der US Navy/US Marines. Es handelt sich bei der F-18 C um ein Marinekampfflugzeug, während die F-16 ein Luftwaffenflugzeug ist. Da Marinekampfflugzeuge besonders harten Bedingungen ausgesetzt sind (Flugzeugträgerlandungen, rauher Seezwang), influenzieren sie auch den Bau der Tiger.

Die F-16C Hornet kann nicht die Schweiz erreichen, da sie zu schwer ist. Sie ist aber leichter als die F-18 und kostet weniger. Das ist ein Vorteil für die Schweiz, da sie die F-16C Hornet besser ausnutzen kann.

Wie schlägt das Pendo aus? Bild einer F-16C im Einsatz: Die drei Aufnahmen zeigen von oben nach unten den Abschluss einer AMRAAM-Luft-Luft-Kampfkugel.

Der Gesamtbetrag wird jedoch zu mehr als 100 Prozent durch die Schweiz bezahlt, wobei die F-18 ein bisschen teurer zu Buche schlägt als die F-16.

Als Aufnahmen zeigen von oben nach unten das Pendo im Einsatz: Die drei Aufnahmen zeigen von oben nach unten den Abschluss einer AMRAAM-Luft-Luft-Kampfkugel.



Der Gesamtbetrag wird jedoch zu mehr als 100 Prozent durch die Schweiz bezahlt, wobei die F-18 ein bisschen teurer zu Buche schlägt als die F-16.

Der Gesamtbetrag wird jedoch zu mehr als 100 Prozent durch die Schweiz bezahlt, wobei die F-18 ein bisschen teurer zu Buche schlägt als die F-16.

Der Gesamtbetrag wird jedoch zu mehr als 100 Prozent durch die Schweiz bezahlt, wobei die F-18 ein bisschen teurer zu Buche schlägt als die F-16.

Der Gesamtbetrag wird jedoch zu mehr als 100 Prozent durch die Schweiz bezahlt, wobei die F-18 ein bisschen teurer zu Buche schlägt als die F-16.

Der Gesamtbetrag wird jedoch zu mehr als 100 Prozent durch die Schweiz bezahlt, wobei die F-18 ein bisschen teurer zu Buche schlägt als die F-16.

Der Gesamtbetrag wird jedoch zu mehr als 100 Prozent durch die Schweiz bezahlt, wobei die F-18 ein bisschen teurer zu Buche schlägt als die F-16.

Der Gesamtbetrag wird jedoch zu mehr als 100 Prozent durch die Schweiz bezahlt, wobei die F-18 ein bisschen teurer zu Buche schlägt als die F-16.

DER BUND
CH - BERN
Auflage tägliche 62,926
Argus Media No. 1061

5. Mai 1988

3371

Helmut Hubacher kritisiert Beschaffung neuer Kampfflugzeuge

Für SPS an der Schallgrenze

Die Sozialdemokraten eröffnen Feuer auf die vom Bundesrat zur Beschaffung vorgeschlagenen amerikanischen Kampfflugzeuge des Typs F-16 oder F/A-18: «Die Armee muss nicht alles haben, was sie nicht braucht», schreibt Parteipräsident Hubacher in der neusten Ausgabe des SPS-Pressedienstes.

Das Eidgenössische Militärdepartement plant für die neunziger Jahre die Beschaffung von neuen Kampfflugzeugen für ungefähr drei Milliarden Franken. Bei einem Stückpreis von 75 Millionen könnten demnach rund 40 Maschinen gekauft werden. Bereits ist in der Typenwahl ein Vorentscheid gefallen: Im Rennen sind noch zwei amerikanische Flugzeuge, nämlich der F-16C von General Dynamics und der F/A-18C von McDonnell Douglas, von denen gegenwärtig je eine Maschine in der Schweiz testet wird. Die beiden Amerikaner ören zu den preisgünstigeren Kampfflugzeugen, die zurzeit erhältlich sind. Aus der Vorevaluation ausgeschieden sind.

den sind bereits der französische Mirage 2000 und der schwedische Gripen JAS-39.

Im Pressedienst der SPS kritisiert Parteipräsident Helmut Hubacher mit markigen Worten sowohl das Kosten-Nutzen-Verhältnis neuer Kampfflugzeuge als auch die Art der Beschaffung: Einmal mehr bekämen Militärförderungen und Parlament vom EMD keine Alternativen zu den amerikanischen Maschinen vorgesetzt. Damit befindet sich das Parlament wiederum in der «Vogel-friss-oder-stirb-Situation».

Deshalb schleudert Hubacher dem Bundesrat ein heftiges «so nicht!» entgegen.

Das «Einbahnbeschaffungssystem» des EMD habe eine lange und schlechte Tradition, schreibt der SPS-Präsident. Zudem stiessen 40 Kampfflugzeuge für 3 oder mehr Milliarden Franken an die «kleinstaatliche Schallgrenze; denn erstens sei der militärische Gegenwert fragwürdig und zweitens werde das Missverhältnis zwischen Landes- und Landverteidigung, zwischen Armee- und Umweltausgaben des Bundes unerträglich.

BADENER TAGBLATT
CH - BADEN
Aufl. t. 40,274 / Mi 55,103
Argus Media No. 1006

7. Mai 1988

3371

KURZ NOTIERT

- Kampfflugzeug-Beschaffung: SPS-Parteipräsident Helmut Hubacher hat die Beschaffung von Kampfflugzeugen für die Schweizer Armee *heftig kritisiert*. 40 Kampfflugzeuge für drei oder vermutlich mehr Milliarden Franken stiessen an die «kleinstaatliche Schallgrenze», schreibt Hubacher.

DER BUND
CH - BERN
Auflage tägliche 62,926
Argus Media No. 1061

6. Mai 1988

3371

Versuchsfüge für F-16/F-18

Genug geflogen

sda. Die Versuchsfüge der Schweizer Armee mit den beiden Kampfflugzeugen F-16 und F-18 aus den USA werden heute abgeschlossen. Der definitive Typenentscheid fällt der Bundesrat nach der Auswertung der Versuche voraussichtlich gegen Ende Jahr.

Frank A. Seethaler, Schweiz

Warum benötigt die Schweiz ein neues Kampfflugzeug?

Die Schweizer Luftwaffe beginnt in Teilen zu überal-
tern. Mirage-Jäger werden in den neunziger Jahren den ge-
steigerten Anforderungen der Interzeption nicht mehr ge-
wachsen sein, und die Jagdbomber Hunter sind in ihrer
letzten Lebensphase angelangt. Zur Zeit wird ein neues
Hochleistungs-Kampfflugzeug evaluiert. Nach Vorstellun-
gen der Armeeleitung sollte es gegen 1995 in Dienst ste-
hen. Die obligate politische Debatte ist eingeleitet.

Die Ausgangslage

Anfang der achtziger Jahre beschaffte sich die Schweizer Flugwaffe über hundert Leichtjäger vom Typ Northrop F-5 E/F Tiger, sogenannte Raumschutzjäger. Nun ist man daran, für die Zeit nach Mitte der neunziger Jahre ein neues Kampfflugzeug zu evaluieren. Beabsichtigt ist, daß die Regierung nach Abschluß der Evaluation dem Parla-

ment eine Beschaffungsvorlage für eine Tranche von mindestens vierzig Hochleistungs-Jägern unterbreitet. Dieser ersten Serie, die anfangs des Jahrzehnts zur Ablieferung käme, soll nach 1995 eine weitere Tranche ähnlicher Qualität folgen.

Mit diesen Neubeschaffungen könnte erreicht werden, daß der bisher primär für die Absangjagd (Interception) in großen Höhen bestimmte Mirage-IIIS-Jäger (Nutzungsdauer 1995: dreißig Jahre) in dieser Rolle durch ein taugliches Allwetter- (und auch Nacht-)Kampfflugzeug abgelöst würde. Überdies werden in den neunziger Jahren etwa hundertvierzig Kampfflugzeuge Hunter wegen Erreichens der Altersgrenze sukzessive ausscheiden.

Mit den rechtzeitigen Neubeschaffungen könnte der zahlenmäßige Bestand einer modernen und künftigen Anforderungen genügenden Flugwaffe gegen Ende des Jahrhunderts bei rund zweihundert Kampfflugzeugen (heute noch ca. dreihundert) gehalten werden.

Die Bedrohung aus der Luft

Die militärische Lage in Europa wird durch die gewaltigen Luftangriffspotentiale der beiden Militärblöcke dominiert. So verfügt der Warschauer Pakt für den offensiven



Bild: EMD

Die in Dienst stehenden Kampfflugzeuge der Schweizer Flugwaffe. Oben: Mirage-IIIS/RS/BS (Absangjäger/Aufklärer/Ausbildungsflugzeug); unten: Tiger F-5E/F (Raumschutzjäger/EKF-Flugzeug/Ausbildungsflugzeug); hinten: Hunter Mk. 58/58 A/68 (Erdkampfflugzeug, EKF-Flugzeug, Ausbildungsflugzeug)

Einsatz auf dem „westlichen Kriegstheater“ heute und in näherer Zukunft über rund 1400 Bomber und Jagdbomber. Aber auch die NATO kommt auf etwa 1100 Angriffsflugzeuge; Frankreich verfügt über 220 Jagdbomber. Diese insgesamt gegen 3000 Angriffsflugzeuge, ergänzt durch eine ansehnliche Zahl von Marschflugkörpern, sind in der Lage, von ihren Standorten aus schweizerisches Hoheitsgebiet zu erreichen.

Daraus lassen sich unschwer verschiedene Einsatzszenarien ableiten. Zum Beispiel:

- Überfliegen unseres Territoriums, um ein Drittland anzugreifen. So etwa durch die Benützung des neutralen Luftkorridors über den Alpen.

Daten der Kampfflugzeuge der Schweizer Flugwaffe

	Mirage III S	RS	BS	Tiger F-5 E	5 F	Hawker Hunter Mk.58/58 A	Mk. 68
Entwicklungsfirmen	Général Aéronautique Marcel Dassault, F			Northrop Corp., USA		Hawker Aircraft, GB	
Hersteller	Schweizer Lizenz-Gruppe			Northrop + Eidg. Flugzeugwerk Emmen (F + W)		Hawker + teilweise F + W	
Baujahr	1965			1976		1958	1968
Verwendungszweck	Absangjäger	Aufkl.	Ausbild.	Raumschutz	Ausbild. EKF RAS	Erdkampf	Ausb. EKF Erdk.
Besatzung	1		1 2	1		2 1	2
In der Schweiz im Einsatz seit	1966			1964 1978		1958 1. Serie 1974 spätere Serien	1976
Stückzahl	38	18	4	98		6 160	8
Maße							
• Spannweite	8,22 m			8,13 m		10,24 m	
• Länge	15,27 m			14,68 m		13,95 m	
• Höhe	4,50 m			4,06 m		3,99 m	
• Bezugssfläche	34,80 m ²			17,30 m ²		32,42 m ²	
Gewichte							
• leer	6 740 kg			4 760 kg		6 300 kg	
• Zuladung	5 260 kg			3 510 kg		4 460 kg	
• max. Abfluggewicht	12 000 kg			10 900 kg		10 760 kg	
Triebwerk Modell	ATAR 09 C-3			J85-GE-21A (2 pro Flz.)		Rolls Royce AVON 203/207	
Bewaffnung	Kanonen, Lenkwaffen, Bomben			Kanonen, Lenkwaffen		Kanonen, Raketen, Lenkwaffen, Bomben	
max. Geschwindigkeit	Mach 2,0			Mach 1,64		Mach 0,96	
max. Steigleistung	66 m/sec.			174 m/sec.		30 m/sec.	
Dienstgipfelhöhe	23 000 m			16 000 m		16 000 m	
Flugdauer	60 Min.			120 Min.		75 Min.	
Aktionsradius	1200 km			1000 km		1000 km	

- *Präventivaktion* aus der Luft mit dem Ziel, Führungszentren auszuschalten, den Fernmeldeverkehr und die Energieversorgung zu stören, die Mobilmachung und den Aufmarsch der Armee zu lähmen.
- *Strategischer Überfall*, d. h. kombinierte Luft- und Luflandeoperation gegen Schlüsselräume in unserem Land (z. B. Flugplätze), um damit eine nachfolgende terrestrische Operation vorzubereiten.
- *Kombinierter Land-/Luftkrieg*, d. h. Abstimmung der Operationen in der Luft auf diejenigen auf dem Boden.

Diese Beispiele sind insofern repräsentativ, als sie schon in ähnlicher Weise stattgefunden haben: Nord-Süd-Überfliegungen mit anschließendem Kampfeinsatz im Suezkonflikt 1956 und Libyen 1986; strategische Überraschungen auf die Flughäfen von Prag 1968 und Kabul 1979; israelischer Bombardierungsraids („Strafaktion“) gegen Tunis 1985.

Allgemeine sicherheitspolitische Aspekte

Luftkampfmittel, also Kampfflugzeuge und Fliegerabwehrwaffen, dienen längst nicht mehr nur dem Schutz und der Unterstützung der Kampftruppen auf dem Boden. Gemesen an den sicherheitspolitischen Zielen der Schweiz — „Wahrung des Friedens in Unabhängigkeit“, „Handlungsfreiheit der staatlichen Organe“, „Schutz der Bevölkerung“ und „Behauptung des Staatsgebiets“ — wird offenkundig, daß die Luftstreitkräfte auch unmittelbar und in hohem Maße zu deren Verwirklichung beitragen. Insofern kommt insbesondere der Flugwaffe wegen ihrer besonderen Eigenschaften strategische Qualität zu.

Durch ihre hohe dissuasive Wirkung trägt sie zur Kriegsverhinderung, wenigstens aber zur Verzögerung des Konfliktausbruchs bei und verschafft damit wertvolle Zeit zur Erstellung der vollen Funktionsbereitschaft aller Zweige der umfassenden Landesverteidigung.

Gelingt es, die Lufthoheit zu behaupten — und sei dies auch nur teil- und zeitweise der Fall —, so wird den leitenden Organen des Staates mehr Handlungsfreiheit verschafft. Besonders in der Anfangsphase eines Konflikts ist die Flugwaffe das sichtbarste Mittel, um auf internationale Ebene den Willen zur Souveränität zum Ausdruck zu bringen und damit dem Bedrohten Respekt zu verschaffen. Da nach Aggressionsbeginn die Einschränkungen der Neutralität entfallen und Koalitionsfreiheit an ihre Stelle tritt, nimmt bei vorhandener Luftkampfkapazität auch das politische Gewicht als Verhandlungspartner zu. Dies bedeutet nochmals eine bedeutsame Steigerung der Handlungsfreiheit.

Die Verhinderung des Eindringens feindlicher Luftstreitkräfte vermag der Bevölkerung unmittelbare Entlastung und Schutz zu verschaffen, wenn auch einzuräumen ist, daß moderne Kampfflugzeuge nicht alle Arten von Fernwaffen abzufangen in der Lage sind. Nicht zu übersehen ist die Bedeutung eigener Fliegereinsätze für die Motivation der Truppe und die Moral der Bevölkerung.

Zur „Behauptung des Staatsgebiets“ gehört die Herrschaft über den eigenen Luftraum. Diese ist aus staats- und völkerrechtlichen wie auch aus neutralitätspolitischen Gründen eine unausweichliche Aufgabe. Ihre Nichterfüllung im Konfliktfall würde zu untragbaren sicherheitspolitischen Risiken führen. Der Luftraum darf nicht fremden Mächten überlassen werden. Der Verlust der Lufthoheit käme einer schweren Souveränitätseinbuße gleich.

Die Rolle der Flugwaffe im Neutralitätsschutz

Daß der Neutralitätsstatus eines Landes im Konfliktfall nur respektiert wird, wenn er nachhaltig geschützt und verteidigt ist, weiß man aus der Geschichte. Gemäß sowje-

tischer Ideologie ist Neutralität ohnehin eine völkerrechtliche Fiktion, die höchstens akzeptiert wird als Stadium auf dem „Weg ins Friedenslager“.

Angesichts des hohen Sättigungsgrades des europäischen Luftraumes mit Offensivstreitkräften, kommt dem Schutz des schweizerischen Luftraumes höchste strategische Bedeutung zu.

Ein Verteidigungsvakuum würde geradezu eine Sogwirkung auf fremde Luftstreitkräfte ausüben. Schwache eigene Luftverteidigungsmittel könnten die zu erwartenden zahlreichen Neutralitätsverletzungen nicht verhindern. Sie würden präventive beziehungsweise präemptive Aktionen gegen uns, etwa unter dem Motto: „Übernahme der Verantwortung über den schweizerischen Luftraum“, geradezu provozieren.

Ungenügende Luftverteidigungskräfte begünstigen das Übergreifen der Kämpfe von Drittmaßen in unseren Raum und beschleunigen die Einbeziehung in einen militärischen Konflikt. Damit wären unsere Interessen aufs schwerste gefährdet, das vordringliche Ziel, nicht in einen Krieg verwickelt zu werden, wäre verfehlt.

Eine quantitativ und qualitativ genügende Interzeptionsfähigkeit vermag die Aufgabe der Luftpolizei überzeugend zu lösen und massiven Luftraumverletzungen mit Aussicht auf Erfolg entgegenzutreten. Dafür sind eindrückliche Beispiele erfolgreich bestandener Luftkämpfe durch schweizerische Flieger am Anfang des Zweiten Weltkrieges vorhanden.

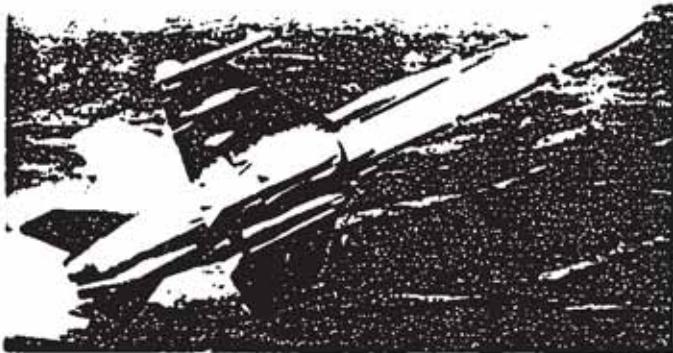
Im internationalen Neutralitätsrecht gilt der Satz, wonach niemandem mehr zugemutet werden kann, als er zu leisten vermag. Der Gedanke läßt sich sinnvollerweise auch umkehren: „Je mehr in den Neutralitätsschutz investiert wird, um so nachhaltiger läßt sich Neutralität durchsetzen.“

Die Flugwaffe im Kampfeinsatz

Der Übergang vom Neutralitätsschutz zum Verteidigungsfall kann fließend sein. Wäre die Luftverteidigungskomponente zu schwach ausgebildet, bestünde die Gefahr, daß sie beim eigentlichen Kampfbeginn weitgehend verbraucht ist. Unsere Flugwaffe muß also genügend Substanz aufweisen, um beide Aufgaben — hintereinander — lösen zu können. Auch für diese Erkenntnis gibt es ein beispielhaftes Vorbild: die schwedische Luftwaffe. Sie verfügt über mehr als vierhundert Kampfflugzeuge und ist im Begriff, ein Hochleistungs-Kampfflugzeug aus eigener Entwicklung und Produktion in Dienst zu stellen.

Vier Aufgaben prägen den Kampfeinsatz der Flugwaffe:

- Die Fortsetzung der reinen Luftverteidigung (nach Beendigung der Neutralitätsschutzphase). Ihr Ziel ist es, dem Gegner die Herrschaft über unseren Luftraum streitig zu machen und, je nach allgemeiner Lage, sogar die Luftherrschaft zu wahren. Fliegerische Luftverteidigung erfolgt in Verbindung mit dem Einsatz der weiterreichenden terrestrischen Fliegerabwehr. Es ist damit zu rechnen, daß die schweren Lenkwaffenbatterien bald ausgeschossen sein werden, weil sie nicht verbunkert sind. Um so wichtiger wird die lange Überlebensfähigkeit der Jägerstaffeln, die ihrerseits in Kavernen geschützt sind.
- Auch der sogenannte Raumschutz ist eine kombinierte Aufgabe von Flugwaffe und radarisierter Fliegerabwehr, gebildet aus mobilen Lenkwaffen- und Kanonenbatterien. Die fliegerische Komponente wird vornehmlich von den Leichtjägern Tiger gebildet. Es geht darum, zeitlich und örtlich begrenzte Erdoperationen und Erdunterstützungseinsätze



Bilder von links oben: McDonnell, General Dynamics, SAAB, Marcel Dassault

Die vorevaluierter Flugzeuge:

F/A-18C, Hornet.
2 Triebwerke, Außenzuladung bis 6400 kg; seit 1980 in Serienproduktion bei McDonnell Douglas, USA; Multi-Role-Kampfflugzeug.

F-16C, Fighting Falcon
Seit 1978 in Serieproduktion bei General Dynamics, USA. Außenlasten für 7300 kg; für Luft- und Erdkampf geeignet.

JAS 39 Gripen.
Erstflug 1988 erwartet. Hersteller: JAS Industry Group (SAAB-Scania, Volvo Flygmotor, Ericsson Radio Systems und FFV Maintenance). Bedienungs- und unterhaltsfreundliches Multi-Role-Kampfflugzeug neuester Generation.

Mirage 2000 S (Flex).
Seit 1982 in Serienproduktion bei Marcel Dassault-Breguet Aviation, Frankreich. Außenlasten für 5500 kg; für Luft- und Erdkampf geeignet.

von Jagdbomberverbänden die nötige Luftdeckung, den Raumschutz, zu gewähren. Nach der Einführung neuer Kampfflugzeuge soll der Mirage-IIIIS ebenfalls primär für diese Aufgabe verwendet werden.

- Den Erdkampf, d. h. die *Unterstützung der Erdtruppen* durch Bekämpfung wichtiger und — in der Regel — weiter entfernter Ziele, z. B. feindliche Artilleriestellungen, Flussübergangsstellen, logistische Einrichtungen, besorgen vorläufig noch die Hunter-Jagdbomber. Da sie trotz mehrmaligen Kampfwertsteigerungen und kampfwerterhaltenden Maßnahmen im nächsten Jahrzehnt das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben werden, ist diese Erdunterstützungsaufgabe durch andere Mittel zu lösen. In Frage kommen entsprechend umgerüstete Tiger-Flugzeuge. Aber auch das neue Kampfflugzeug wäre für anspruchsvollere Missionen bestens geeignet — sofern es in genügender Zahl zur Verfügung steht.
- Da die Schweiz nicht über Beobachtungssatelliten verfügt, kommt der *Aufklärung aus der Luft* nach wie vor große Bedeutung zu. Nur Hochleistungsflugzeuge verfügen über die Fähigkeit, tief in gegnerisch besetzte Räume einzudringen und die für die höhere Führung unerlässlichen Nachrichten zu beschaffen. Unbemannte Flugkörper, sogenannte Drohnen, die ebenfalls auf der Beschaffungsliste stehen, ergänzen die operative Aufklärung im taktischen Bereich.

Die Qual der Wahl

Die benötigten gesteigerten Kampfleistungen des neuen Flugzeuges bestehen vornehmlich in besseren Flugleistungen und -eigenschaften, in kurzer Reaktionszeit als Marm-

start, gepaart mit langer Verweilzeit im Luftraum, in Nachtkampffähigkeit, Mehrfachrollenerfüllung und in einer auf ein Mehrfaches vergrößerten Kampfdistanz gegen Luft- und Bodenziele. Hinzu kommt die Fähigkeit zur Bekämpfung tieffliegender Marschflugkörper („look-down-shoot-down“-Fähigkeit). Der Preis für eine Beschaffungs-Tranche, „alles inklusive“, dürfte bei drei Mrd. Franken (23 Mrd. Schilling) liegen.

Ursprünglich standen folgende Modelle zur Auswahl: Die Amerikaner F-16 C/D Fighting Falcon und F/A-18 C/D Hornet, der französische Mirage 2000 Flex, die israelische Entwicklung Lavi sowie — weil noch nicht flugerprob in Ersatzposition — das schwedische Multirole-Kampfflugzeug JAS 39 Gripen.

Unterdessen hat sich das Feld gelichtet. Die Weiterentwicklung des Lavi wurde gegen Ende 1987 bekanntlich eingestellt. Und im Monat März 1988 erging ein Vorentscheid dahin, daß die vertiefte Evaluation nur noch mit dem F-16 Fighting Falcon und dem F/A-18 Hornet fortzusetzen sei.

Daß die schwedische Entwicklung Gripen wegen mangelnder Projektreife nicht mehr in die vertiefte Evaluation einbezogen werden konnte, wird allgemein bedauert. Aus wirtschaftlichen (gemeinsame EFTA-Zugehörigkeit) und neutralitätspolitischen Gründen wäre die Berücksichtigung des schwedischen Multirole-Fighters für die Schweiz interessant gewesen.

Auch für den Nachbau in Lizenz oder eine Koproduktion würden günstige Voraussetzungen bestehen: Die Schweiz verfügt über beträchtliche „avionische“ Industriekapazitäten. Überdies stehen die schweizerischen Testgelände und Schießplätze der Schweizer Flugwaffe schon seit langem offen.

Typenbezeichnung, Name	F-16C, Fighting Falcon	F/A-18C, Hornet	Mirage 2000 S	JAS 39, Gripen
Hersteller	General Dynamics, USA	McDonnell Douglas, USA	Avions Marcel Dassault — Bréguet Aviation, F	JAS Industry Group, S
Erstflug	Dezember 1976	November 1978	März 1978	1988 erwartet
Triebwerk	1 TW Pratt/Whitney 1 General Electric	2 TW General Electric	1 TW Snecma	1 TW VOLVO Flygmo- tor
Maße				
• Leermasse	9 000 kg	11 100 kg	7 800 kg	ca. 8 000 kg
• max. Abflugmasse	19 200 kg	23 500 kg	16 500 kg	ca. 14 000 kg
• Länge	15,0 m	17,1 m	15,3 m	ca. 14 m
• Spannweite	9,4 m	11,7 m	9,1 m	ca. 8 m
• Höhe	5,1 m	4,7 m	5,2 m	ca. 4,5 m
• Flügelfläche	27,9 m ²	37,2 m ²	41,0 m ²	ca. 30 m ²
• Schub-Gewichtsver- hältnis (Luftkampf)	1,14	1,01	0,93	?
max. Machzahl	über Mach 2,0	über Mach 1,7	Mach 2,2	Mach 1,7
Dienstgipfelhöhe	über 17 000 m	über 16 000 m	über 18 000 m	ca. 17 000 m
Bewaffnung				
• für Luftkampf	1 20-mm-Gatling-Kan. 2 IR- + 2 od. 4 Radar- lenkwaffen	1 20-mm-Gatling-Kan. 2 IR- + 2 oder 4 Ra- darlenkwaffen	2 30-mm-Revolver-Kan. 2 IR- + 2 Radarlenk- waffen	27-mm-Mauser-Kan. IR- + Radarlenkwaffen
• Erdkampf	Luft-Boden-Lenkwaffen + Bomben	Luft-Boden-Lenkwaffen + Bomben	Luft-Boden-Lenkwaffen + Bomben	Luft-Boden-Lenkwaffen + Bomben
Außenlasten				
• Aufhängestationen für	11 Stationen — Waffen — Treibstofftanks — zusätzliche Naviga- tions- & Feuerleit- systeme — EKF-Behälter	9 Stationen — Waffen — Treibstofftanks — zusätzliche Naviga- tions- & Feuerleit- systeme — EKF-Behälter	9 Stationen — Waffen — Treibstofftanks — zusätzliche Naviga- tions- & Feuerleit- systeme — EKF-Behälter	7 Stationen — Waffen — Treibstofftanks — zusätzliche Naviga- tions- & Feuerleit- systeme — EKF-Behälter
• bis total	7300 kg	6400 kg	5500 kg	ca. 6000 kg
Produktion u. Verbrei- tung	2977 Flz. bestellt	866 Flz. bestellt	326 Flz. bestellt	fester Auftrag z. Zt. nur
Benutzer	1882 Flz. geliefert USAF/Navy, BE, DA, NL, NO, IL usw.	532 Flz. geliefert USNavy + Mar. Corps, Can., Aus., E	138 geliefert F, GR, Aeg., Ind., VAE, Peru	S

Daten der in der Schweiz vorevaluierter Kampfflugzeuge

Politische Überlegungen

Natürlich stellt sich angesichts des INF-Abkommens und der eingeleiteten nächsten Abrüstungsrunde, der anvisierten fünfzigprozentigen Reduktion der strategischen Nuklearwaffen, sowie möglicher weiterer Abrüstungs-Schritte die Frage der Opportunität neuer und gewichtiger Rüstungsvorhaben für den Kleinstaat.

Zweifellos wird dieser Aspekt bei der politischen Behandlung der Beschaffungsvorlage zu harten Auseinandersetzungen führen; denn es gibt auch in der Schweiz Kreise, die die eingetretene rüstungspolitische Entspannung — obwohl materiell vorerst noch unbedeutend — und die Verringerung einer Kriegsgefahr in Europa bereits als definitiv und irreversibel betrachten.

Tatsache ist indessen, daß, generell, durch die Reduktion der Nuklearpotentiale die konventionellen Streitkräfte an Bedeutung gewinnen; daß insbesondere die INF-Lösung die Eskalationskette der NATO unterbrochen und damit die westliche Abschreckungsposition, in die die Schweiz geographisch eingebettet ist, geschwächt hat.

Daß eine ausgewogene, d. h. asymmetrische Reduktion der konventionellen Streitkräfte der Machtkräfte in Europa vor dem Jahr 2000 — wenn überhaupt — wirksam wird, ist aus verschiedenen Gründen unwahrscheinlich. Es wäre also staats- und sicherheitspolitisch nicht zu verantworten, ausgerechnet bei einer hochwirksamen Komponente der Landesverteidigung auf Erneuerung zu verzichten. Nur dank langjähriger und gleichbleibender Anstrengungen auf dem gesamten Gebiet der umfassenden Lan-

desverteidigung, Gesamtverteidigung genannt, konnte der heutige hohe Standard der Sicherheit erreicht werden.

Wie kein anderes Kampfmittel ist das Kampfflugzeug befähigt, in einem frühen Zeitpunkt eines Konfliktes, in dem eine unmittelbare Bedrohung zur Erde noch nicht bestehen muß, unseren Selbstbehauptungswillen durch Neutralitätsschutzhandlungen zu demonstrieren und unter Beweis zu stellen.

Dank ihrer hohen Reaktionsfähigkeit und Flexibilität, ihrer großen Anfangsleistung und ihrer Mehrrollenwendbarkeit erzeugt die Luftwaffe eine hohe dissuasive, also kriegsverhindernde Wirkung.

Als es in den sechziger Jahren bei der Mirage-Beschaffung zu massiven Kostenüberschreitungen zu kommen drohte, entschloß man sich — nicht zuletzt unter dem Druck der Öffentlichkeit — zu empfindlichen Reduktionen der (in Lizenz herzustellenden) Stückzahlen. Im Rückblick und aus heutiger Sicht ist diese Lösung zu bedauern. Hundert Mirage-Kampfflugzeuge (anstatt nur siebenundfünzig) wären zur Wahrnehmung der Hauptaufgabe der Luftwaffe, der Luftverteidigung in allen ihren Spielarten, ein wesentlich überzeugenderes Instrument zum Schutz der Unabhängigkeit gewesen, als die spätere Beschaffung von bereits beim Kauf nicht mehr modernen Hunter-Flugzeugen mit begrenzter Kapazität. Solches Quantitätsdenken entspricht durchaus nicht Schweizer Art. Möge die Weitsicht der Mehrheit der Politiker vor der Wiederholung solcher Haltbheiten bewahren. "Those, who cannot remember the past, are condemned to repeat it!"

Evaluation eines neuen Kampfflugzeuges

Anfang März dieses Jahres bestimmte der Bundesrat auf Antrag des EMD die Flugzeugtypen Fighting Falcon F-16C und Hornet FA-18C als Kandidaten für die Hauptevaluation.

Im Bild der Ablangsäger F-16C von General Dynamics, der mit einer 20-mm-Bordkanone und mit Luft-Luft-Lenkwaffen ausgerüstet ist.



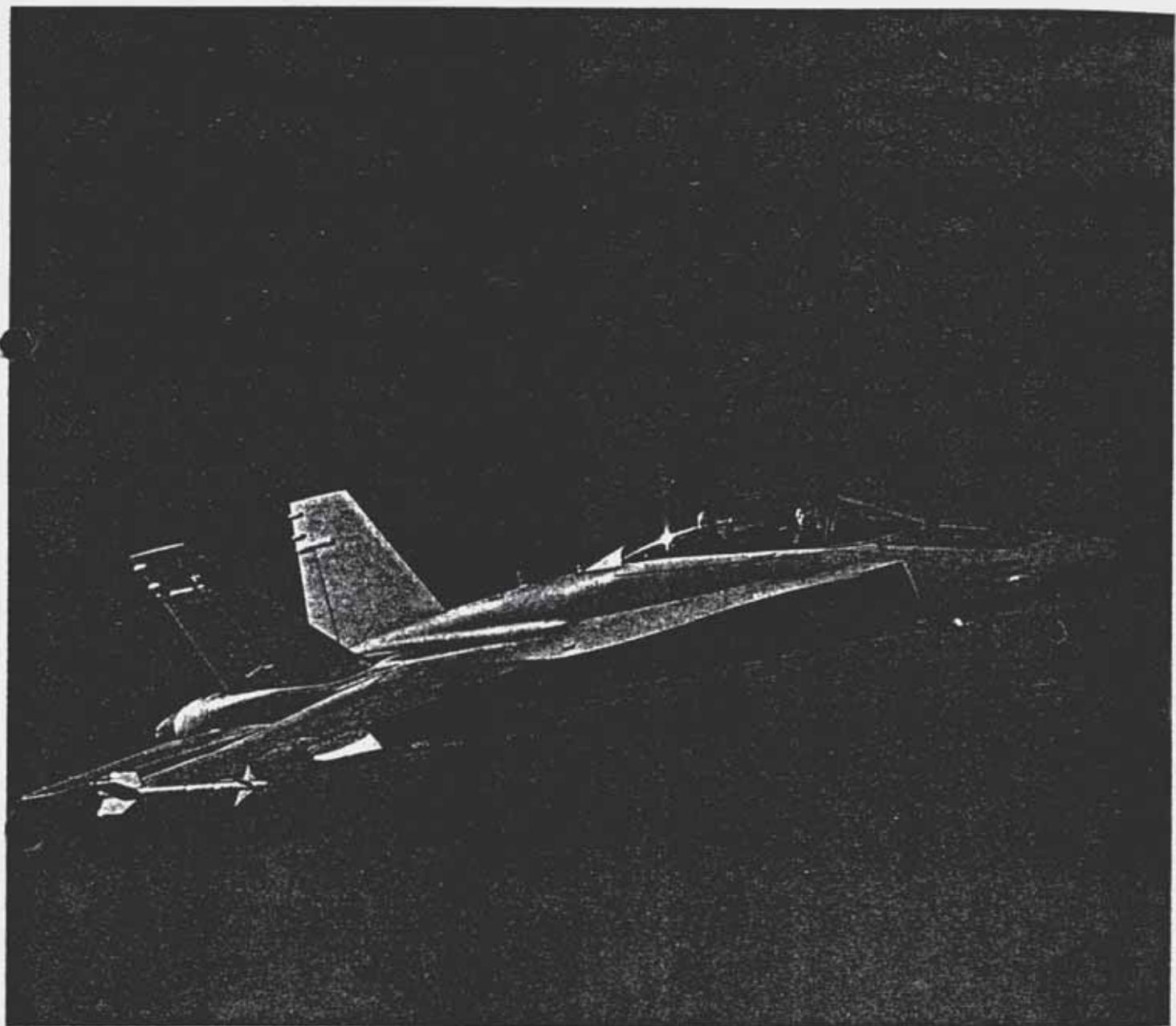
Frontansicht des einzigen, aerodynamischen und technisch modernen Kampfflugzeugs F-16C im Flug über Texas. Der F-16 steht bereits in unterschiedlichen Ländern im Einsatz, so unter anderem bei der U.S. Air Force und der U.S. Navy, in Belgien, den Niederlanden, Israel und Ägypten.



Der FA-18 Hornet von McDonnell Douglas ist ein modernes Mehrzweck-Kampfflugzeug, das bereits in verschiedenen Ländern im Einsatz steht, so zum Beispiel bei der U.S. Navy und dem U.S. Marine Corps, in Australien, Kanada und Spanien.



Der hochentwickelte, einsitzige FA-18 Hornet ist mit zwei Bypass-Triebwerken ausgestattet. Im Bild eine zweisitzige Ausführung, die als Schulungsflugzeug dient.



Die Evaluation eines neuen Kampfflugzeuges

An einer Presseorientierung am 7. März dieses Jahres führte der Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements, Bundesrat Arnold Koller, unter anderem aus:

Der Bundesrat hat sich heute einverstanden erklärt, dass das Eidgenössische Militärdepartement die Flugzeugtypen Fighting Falcon F-16C und Hornet FA-18C als Kandidaten für die nun folgende Hauptevaluation eines neuen Kampfflugzeuges (NKF) bestimmt hat. Der ebenfalls evaluierte französische Mirage 2000 steht zurzeit nicht in einer Variante zur Verfügung, die unsere militärischen Anforderungen zu erfüllen vermag. Der schwedische Gripen JAS-39 hat seinen Erstflug noch nicht absolviert und kommt deshalb aus zeitlichen Gründen für eine Beschaffung im Ausbausprint 1988-1991 nicht in Frage.

Ziel: Wirksamer Schutz des Luftraums

Über die militärische Notwendigkeit der Beschaffung eines NKF heute nur soviel: In der Durchsetzung des Prinzips der «Kriegsverhinderung durch Verteidigungsbereitschaft» besitzt die Fähigkeit zum Kampf im Luftraum eine ausgeprägte dissuasive Wirkung. Die Möglichkeit, fremden Flugzeugen das Eindringen und Benützen unseres Luftraumes zu verwehren, ist auch neutralitätspolitisch von grosser Bedeutung.

Mit unseren heutigen Mitteln sind wir aus technischen Gründen zunehmend ausserstande, diese Aufgaben erfolgversprechend wahrzunehmen. Heute verfügen wir für die Luftverteidigung noch über 30 Interzeptoren des Typs Mirage IIIS, deren Technologie aus den späten fünfziger Jahren stammt, und über rund 100 Raumschutzflugzeuge Tiger, deren Waffeneinsatz Sichtkontakt zum Ziel voraussetzt.

Die schwerwiegendste Lücke besteht in der fehlenden Nacht- und

Schlechtwetter-Einsatzfähigkeit. Von grosser Bedeutung ist auch die zunehmende Unterlegenheit unserer Jäger in ihren reinen Flugleistungen und in ihren mangelhaften Fähigkeiten zur elektronischen Kriegsführung. Nur Waffensysteme neuester Bauweise können im Verbund mit diesen Eigenschaften einen erfolgreichen Abwehrkampf in der Luft garantieren.

Zeitaufwendiges Verfahren

Es geht in einem ersten Schritt darum, den Mirage IIIS in seiner Rolle als Interzeptor zu ersetzen, wobei er jedoch diese Funktion in jedem Fall noch bis 1995 beibehalten muss. In Anbetracht der Lieferfristen und des Zeitbedarfs für die Einführung bei der Truppe wird nämlich die erste Staffel eines neuen Kampfflugzeugs bei einer Beschaffung mit dem Rüstungsprogramm 1990 nicht vor diesem Zeitpunkt operationell sein.

Die Evaluation eines neuen Kampfflugzeugs begann 1985. Geprüft wurden zunächst Fighting Falcon F-16, Gripen JAS-39, Hornet FA-18, Lavi, Mirage 2000, Rafale, Tigershark F-20. Nach einer ersten Definitionsphase wurde der Rafale gestrichen, da dieser Typ die operationelle Reife nicht vor Mitte der neunziger Jahre erreichen kann. Lavi und Tigershark wurden in ihren Herkunftsländern aufgegeben.

Beim französischen Mirage 2000 wurde die von Dassault offerierte neue Exportversion «Flex» bewertet, die noch wichtiger Entwicklungen bezüglich Radar, Einrichtungen für die elektronische Kriegsführung (EKF) und Cockpitgestaltung bedarf. Der schwedische Gripen JAS-39, der seinen Erstflug noch nicht absolviert hat, kann insgesamt erst als Entwicklungsvorhaben eingestuft werden.

Die beiden amerikanischen Typen F-16C und FA-18C liegen in der Gesamtwertung ziemlich nahe beieinander. In einem nächsten Schritt wird es bei diesen darum gehen, noch of-

fene Punkte unter typisch schweizerischen Einsatzbedingungen zu klären.

Als Mitglied unserer Landesregierung war es für mich selbstverständlich, diesen Typenentscheid in einen gesamtpolitischen Rahmen zu stellen. Ich bedaure mit dem Bundesrat, dass aus dem Kreise unserer Nachbarstaaten oder dem uns in Rüstungsbelangen nahe stehenden neutralen Schweden keine beschaffungsreifen konkurrenzfähigen Angebote vorliegen.

Typenentscheid noch in diesem Jahr
Bei grossen Beschaffungsvorhaben im Ausland streben wir möglichst einen hundertprozentigen wirtschaftlichen Ausgleich in Form direkter und indirekter Beteiligung unserer Industrie an. Die Hersteller der nun in die Hauptevaluation einbezogenen Flugzeugtypen sind, gestützt auf ihre Erfahrung in der internationalen Kooperation ihrer Flugzeuge sowie auf ihre beträchtliche Grösse und breite Diversifikation, in der Lage und gewillt, diese Forderungen zu erfüllen. Entsprechende Zusicherungen liegen vor.

Die Frage, ob jetzt zwischen den beiden amerikanischen Flugzeugtypen noch eine echte Konkurrenzsituation besteht, wurde sorgfältig geprüft und kann bejaht werden. Unsere Beschaffung wird zu gegebener Zeit voraussichtlich über das US-Verteidigungsministerium abgewickelt. Die strengen gesetzlichen Einkaufsvorschriften der USA betreffend Einstellung des Wettbewerbs kommen dann auch zu unsern Gunsten voll zur Anwendung.

Die Hauptevaluation, während der die beiden verbleibenden Flugzeugtypen im Frühjahr in der Schweiz erprobt werden, soll noch im Lauf dieses Jahres zum Typenentscheid führen, damit dieses wichtige Beschaffungsvorhaben - nach weiteren nötigen Abklärungen - in das Rüstungsprogramm 1990 aufgenommen werden kann.

FUTURS

Le Falcon F16-C

Face au *Mirage 2000* et au *F18 « Hornet »*, le *F16 de General Dynamics* fait figure de « best-seller » incontesté. Ses atouts : une expérience confirmée, des capacités opérationnelles élevées et un prix bas.

Présenté par son constructeur comme le meilleur chasseur du monde, le F16 est en tout cas le plus vendu. Près de 3 000 appareils sont en commande ferme et, à fin 1987, 1 979 étaient déjà livrés.

Il est vrai qu'à elle seule, l'US Air Force en a commandé plus de 1 850... ce qui explique sans peine pourquoi le F16 peut être offert à un prix voisin de 16 millions de dollars l'unité, contre environ 24 millions pour un *Mirage 2000* ! Et l'on comprend mieux M. Dassault lorsqu'il réclame d'urgence une aide des pouvoirs publics pour soutenir la comparaison.

Reste à évaluer les qualités du F16, déjà retenu en Europe par les Pays-Bas (214 appareils), la Belgique (160), la Norvège (72)

et le Danemark (70), auxquels s'ajoutent une douzaine d'autres pays, dont Israël (150) et l'Egypte (80).

Un avion en pleine évolution

Développé au milieu des années 70, le F16 est entré en service en 1979 dans sa première version¹, le F16-A. Au début des années 80, *General Dynamics* a développé une nouvelle version, le F16-C : celle retenue en première évaluation par no-

¹ Notée A pour le chasseur monoplace et B pour le biplace d'entraînement. La version dont il est ici question est désignée selon le même principe par les lettres C et D.



tre Armée.

Extérieurement, le F16-C se distingue peu du F16-A. C'est dans la conception extérieure et surtout, dans l'électronique et les systèmes embarqués que se marquent les différences, dont l'ampleur autorise à considérer le F16-C comme représentant une génération nouvelle d'appareils de combat.

General Dynamics est d'ailleurs particulièrement fière de cette évolution, réalisée dans le cadre d'un programme intitulé *Multinational Staged Improvement Plan (MSIP)*, dont la firme américaine assure qu'il a été conçu pour développer et améliorer en permanence son produit, de telle manière que le F16 demeure « le » chasseur du début du XXI^e siècle.

Intercepteur avant tout

Tel qu'il se présente actuellement, le F16-C appartient à la classe des chasseurs 10 t., dont la vocation privilégiée est la défense aérienne. Il est cependant parfaitement capable d'opérer



Un groupe très diversifié

Avec un chiffre d'affaires consolidé de 8,9 milliards de dollars en 1986, *General Dynamics* est un constructeur de taille déjà respectable, occupant plus de 105 000 personnes.

L'aviation militaire représente 55 % des revenus du groupe, le solde provenant de la construction de sous-marins nucléaires, de chars, d'avions ci-

vils et de missiles, ainsi que de la vente de services.

Comme la plupart des fabricants d'armements, *General Dynamics* dépend essentiellement des commandes publiques : celles du gouvernement américain représentent 85 % de ses ventes, dans lesquelles le programme F16 se taille la part du lion.

Parmi les autres produits connus de cette société figurent les missiles de croisières *Tomahawk*, fabriqués par *Convair*, les missiles individuels antiaériens *Stinger*, les sous-marins nucléaires d'attaque du type SSN-688 et ceux de la classe *Ohio*, équipés de missiles *Trident*, les chars *M1A1*, version avancée du *M1 Abrams*, ainsi que les avions civils *Cessna*.



en missions air-surface, comme avion d'appui tactique.

Mono-réacteur, le F16-C peut actuellement recevoir à choix soit une turbine *Pratt & Whitney*, soit un modèle *General Electric*. Tous deux sont considérés comme d'excellents produits, fiables, d'une maintenance aisée pour un coût raisonnable. Ils assurent à l'appareil une poussée avec postcombustion de l'ordre de 11 à 12 t., suivant le modèle.

D'une envergure de 10 m pour une longueur de 15 m et une hauteur de 5 m, le F16, contrairement à ses concurrents fait appel à une technologie de fabrication aluminium/acier assez classique, dans laquelle la part des composites et matériaux sophistiqués ne représente pas 10 % de l'ensemble.

L'avantage de ce choix réside naturellement dans l'emploi de techniques éprouvées utilisant des matériaux connus et (relativement) peu coûteux. L'inconvénient majeur en est un poids plus élevé de l'appareil, dont la masse de combat avoisine 10 t, avec, dans sa version actuelle, un poids maximal au décollage de 17 t.

De nombreuses améliorations

Par rapport au F16-A, les améliorations apportées à la version C, telle qu'elle est actuellement produite, touchent principalement :

► le système radar, dont les capacités ont été considérablement étendues, par exemple, jusqu'à permettre l'acquisition simultanée de dix cibles et l'op-

timisation de celles-ci, en mode automatique ou manuel, la portée et la résolution ayant par ailleurs été augmentées ;

► l'incorporation d'un nouveau système de visualisation des paramètres essentiels de vol et de combat, dénommé *Head-Up Display (HUD)*, qui évite au pilote d'avoir à détourner son regard pour consulter des instruments² ;

► une nouvelle génération d'ordinateurs, servis par des logiciels plus performants, autorisant un traitement plus rapide et plus efficace des données de vol et de combat ;

► l'adjonction de deux moniteurs de contrôle des équipements, remplaçant la multitude de témoins et voyants lumineux qui prolifèrent habituellement dans un cockpit ;

► un nouveau système de transfert de données, à base de cassettes, permettant le chargement rapide et automatique des paramètres de base des missions, réduisant ainsi les risques

² Pratiquement, le système HUD consiste en une projection sur un écran transparent placé devant le pilote de symboles ou d'images. Ceci évite au regard de changer trop fréquemment de direction, diminuant du même coup les problèmes d'accommodation, avantage appréciable si l'on considère qu'à Mach 2, un avion parcourt plus de 650 m à la seconde...

d'erreurs dues à la saisie manuelle ;

► une augmentation de la charge maximale admise au décollage, qui se traduit évidemment par une charge alaire supérieure, mais aussi par une plus grande capacité d'emport.

Pour l'avenir, d'autres améliorations sont déjà planifiées ou en cours d'introduction. Elles concernent notamment la conception des réservoirs, l'extension des capacités informatiques, l'incorporation d'une unité de synthèse vocale informant oralement le pilote d'éventuelles disfonctions, la simplification de la maintenance, un nouveau système de contrôle de vol, ainsi qu'une nouvelle augmentation de la charge maximale, qui devrait dépasser 19 tonnes, la motorisation étant étendue à un réacteur développant plus de 13 tonnes de poussée.

On voit que le F16 d'aujourd'hui est bien différent de celui d'il y a huit ans et bien moins performant que celui dont nous pourrions nous équiper vers 1993.

L'évolution de l'appareil semble aller très nettement vers une amélioration graduelle de ses capacités d'intercepteur, déjà servies par un facteur de charge exceptionnel de 9g, disponible à pleine charge de combat³, une maniabilité remarquable et une vitesse ascensionnelle élevée.

Toutefois, il demeure également efficace dans son rôle d'appui au sol, en partie grâce aux performances élevées du radar APG-68 dans ce domaine.

³ Ce qui signifie concrètement que le F16 peut « encasser » des contraintes représentant neuf fois sa masse sans subir de déformations, ce qui autorise par exemple des ressources plus rapides ou plus fermées, des virages plus serrés, etc.

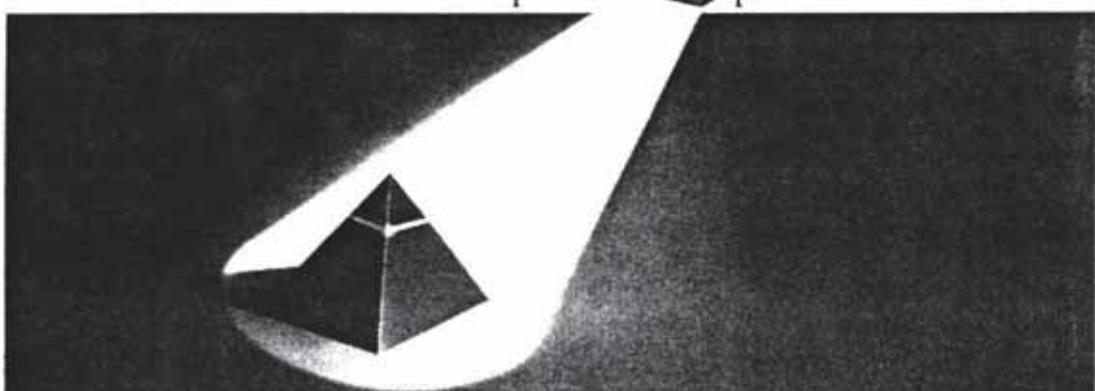
Déjà légendaire

C'est du moins ce qu'affirme le constructeur, qui ajoute : « Demandez à n'importe quel pilote s'il préfère voler dans un F16 ou contre un F16 ! »... Le fait est que l'appareil a plutôt bonne réputation, due à des qualités lui assurant une grande efficacité dans le combat aérien : accélération et vitesse ascensionnelle élevées, manœuvrabilité reconnue, armement varié comportant tous les types actuels de missiles, bonne capacité d'emport, etc.

Sur le plan purement militaire, il est cependant difficile au profane de porter un jugement sur les qualités du F16-C, ce d'autant plus qu'en ce moment et pour d'évidentes raisons, les professionnels volent à ce sujet en « silence radio » complet...

Toutefois, dans la mesure où les besoins de notre Armée con-

CS-Service de placement "plus"



Le CS-Service de placement plus vous offre toujours de nouvelles prestations de pointe.



CREDIT SUISSE
CS

Falcon F16-C

Envergure	10 m
Longueur	15,03 m
Voilure	27,8 m ²
Masse de combat	9 800 kg
Charge alaire	351 kg/m ²
Charges externes	+ 5 500 kg
Charge maximale au décollage	17 025 kg
Vitesse maximale	Mach 2
Facteur maximal de charge	9 g
Distance franchissable avec bidons	+ 3 750 km
Durée de vie	8 000 h
Poussée au décollage avec postcombustion (réacteur Pratt & Whitney F100)	11 350 kg

cernent un intercepteur rapide, pouvant décoller et rejoindre un agresseur éventuel en moins de cinq minutes dans toute l'étendue du territoire national, mais aussi un appareil doté d'une large autonomie de vol (au minimum, une heure et demie), susceptible de combattre simultanément plusieurs adversaires dans tous les azimuts et capable de voler très rapidement à basse altitude, le F16-C paraît pleinement apte à ces missions.

Outre son prix, ses atouts tiennent aussi dans une fiabilité

remarquable, une maintenance rapide et une disponibilité opérationnelle élevée, alliées à un armement et un équipement de vol et de combat particulièrement performant.

Mais d'autres considérations entrent en jeu dans le choix que fera le DMF : transferts de technologie, garantie d'accès aux logiciels, compensations économiques et, naturellement, questions politiques... Il n'est pas certain que le F16-C y réponde aussi bien qu'en matière militaire.

JMH ●

Le poids des logiciels

Pour la première fois peut-être dans l'histoire de nos achats d'armement, le *software* pèse aussi lourd que le *hardware*.

En effet, une exigence fondamentale du GDA et du cdmt ADCA à l'égard des constructeurs est que ceux-ci transfèrent non seulement les traditionnelles technologies de fabrication et de maintenance, mais également les versions « source » des logiciels utilisés par les ordinateurs embarqués.

La raison en est simple : pour durer trente ans — comme on

l'exige — le nouvel appareil de combat doit non seulement être matériellement bien conçu, mais en plus, capable de s'adapter à l'évolution de la menace, donc de la détecter, de s'en protéger et de la détruire. Et ceci, dans un avion moderne, est devenu essentiellement l'affaire de l'informatique.

Sur ce point, le F16-C, mais aussi le F18, sont moins bien engagés que le Mirage 2000 : seul Dassault a jusqu'à maintenant formellement promis la cession complète des logiciels.



La photo est dans le bon sens...

 ARGUS

CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

24 HEURES
 EDITION NATIONALE + VAUDOISE
 CH - LAUSANNE
 tirage total q. 96,851
 Argus Media No. 1411

18. Juni 1988

 POINT DE MIRE

6.1.1988
Corruption de fonctionnaires aux Etats-Unis

Ramifications en Suisse

Une affaire de pots de vin sans précédent par son ampleur où la vente d'avions à la Suisse est aussi évoquée a été révélée cette semaine aux Etats-Unis. Elle touche le Pentagone et ses plus gros fournisseurs accusés d'avoir graissé la patte de certains officiels par le truchement de consultants qui leur fournissaient ainsi des informations secrètes sur les gros contrats de l'armée, y compris les offres de leurs principaux concurrents.

WASHINGTON
 JACQUELINE DE MONTMOLLIN

Un document a été rendu public par la Cour de St-Louis (Mississippi) où se trouve le siège de McDonnell Douglas Corporation, le fabricant du F-18 que la Suisse pourrait acheter. Il accuse notamment M. Melvyn R. Paisley, un ex-haut fonctionnaire du Pentagone et ami de l'ex-secrétaire à la marine John Lehman, d'avoir ainsi donné accès à

McDonnell aux documents décrivant l'offre finale faite à Berne par son grand rival General Dynamics, le fabricant du F-16.

Deux cent cinquante mandats de perquisition ont été délivrés jeudi tandis que le FBI a effectué mardi des fouilles surprises qui l'ont conduit dans douze Etats, y compris à Washington dans les bureaux de deux officiels du Pentagone responsables de l'achat du matériel. Le procureur général

Meese a fait savoir jeudi qu'il espérait produire des actes d'inculpation dans les 30 à 90 jours. M. Meese n'a été mis au courant que tout récemment de l'enquête conduite depuis deux ans dans le plus grand secret par le FBI, le Département de la Justice et le service d'enquête naval. Certains craignaient apparemment qu'il n'y soit mêlé. Le secrétaire à la défense M. Carlucci a été à son tour informé des événements cette semaine par M. Meese.

Les informations sur toute cette affaire restent très fragmentaires pour l'heure. Elle a été jugée suffisamment importante pour que le président Reagan la discute avec les principaux membres de l'administration, y compris le vice-président Bush. Selon son por-

te-parole, le président craint qu'elle ne s'étende aussi à son projet cher, l'initiative de défense stratégique. La chaîne de TV NBC a révélé pour sa part que l'enquête a eu recours aux écoutes téléphoniques pendant 290 jours et a permis d'enregistrer 4800 conversations dont 671 fournissent des preuves.

Selon des déclarations faites lors d'une réunion à huis clos au Sénat (une radio locale est parvenue à les enregistrer) par le sénateur Warner, les consultants versaient dans certains cas de 500 à 1000 dollars aux employés du gouvernement et revendaient les informations ainsi acquises pour 50 000 dollars aux compagnies. En tout 15 gros fournisseurs du Pentagone seraient impliqués dans cette affaire.

McDonnell Douglas a publié une déclaration affirmant ne pas être au courant de requêtes illégales faites par la compagnie à M. Paisley ou d'activités illégales entreprises par celui-ci au nom de la compagnie.

J. de M.

FOBB
CH - LAUSANNE 9
Tirage hebdo. 26,000
Argus Media No. 3089

19. April 1988

Quelle priorité? 332

Entre le F-16 ou le F-18 lequel choisir? Certainement le plus performant, au risque que ce soit également le plus cher. N'ergotons pas, au diable l'avarice et options pour le F-18 à 75 millions la pièce tout compris. Décision et moyens financiers assurés, n'hésitons pas à passer commande pour 40 exemplaires de ces merveilles d'une somme modique totale de 3 milliards. Que ne ferait-on pas, au Département militaire, pour que chaque concitoyen de ce pays se sente pousser des ailes à l'annonce de cet achat. Dommage que le vol soit si court et que bien vite le Conseil fédéral nous ramène au ras des pâquerettes en nous faisant part de ses intentions, dans le cadre de la 10^e révision AVS qui prévoit des dépenses supplémentaires de 300 millions jugées insupportables par la droite. Je vous laisse apprécier. Là, plus question de s'envoyer en l'air à bon compte. Plus d'argent, trop cher, voilà les seuls critères qui maintiendront donc une Landsturm jusqu'à 65 ans pour les travailleurs. Ainsi donc, et je pense particulièrement à nos gars du bâtiment atteints bien avant l'âge limite dans leur santé, vous resterez au service de l'économie jusqu'à cette échéance malgré la fatigue engendrée par de dures conditions de travail. Vous devrez donc obligatoirement répondre présent à moins d'accepter que votre rente soit réduite de 20,4% pour jouir d'une retraite bien méritée à 62 ans. Pour des salaires modestes qui ne permettent aucune économie personnelle et des prestations AVS et deuxième pilier qui sont fonctions des cotisations retenues pour répondre aux seules limites minimales légales, je vous laisse imaginer si le choix d'une retraite à la carte est vraiment offert. Ce choix, c'est avant qu'il devait se prendre. Renoncer au F-18 et diminuer le budget de l'armement pour porter l'accent sur des tâches plus sociales, voire pour combler un déficit provoqué par des solutions AVS plus progressistes. Voilà le virage manqué, il ne nous reste plus qu'à lever la tête au passage de cette technologie américaine aéronautique en se disant que quelques années de retraite viennent de s'envoler. A moins qu'un jour les crédits militaires soient soumis au verdict du peuple. Pourquoi pas après tout, chaque Suisse n'est-il pas, à des époques différentes, un soldat puis un retraité? Alors quelle priorité?

Bernard Jeandet.

14. April 1988



60 | 40 Le chant des Sirènes

Moins sages qu'Ulysse dans l'Odyssée, les journalistes présents la semaine dernière à l'aérodrome militaire de Payerne. Même si certains se bouchaient les oreilles pour n'entendre le chant des Sirènes, tous étaient inexorablement attirés au bord de la piste. Les photographes ont emprisonné dans leurs boîtes à images le F-16 et le F-18. Dans un but d'information? En l'occurrence, on peut s'interroger sur le bien-fondé de plusieurs quotidiens romands qui ont consacré pleine page au sujet. Rendre compte de l'information est normal. Restent les dimensions. Or dans cette affaire le peuple n'a absolument rien à dire. Il n'aurait d'ailleurs pas la capacité de faire un choix argumenté. Ulysse s'est fait attacher par ses amis afin qu'il entende le chant des Sirènes, mais ne soit point attiré par elles. Le sens critique des journalistes n'aurait-il pu leur servir de lien? Ils sont tombés dans le piège des militaires. L'armée a organisé un show. Nous vivons dans une civilisation de vue bien lointaine. La différence de traitement n'est pas évidente pour le non initié.

Comprenez qui pourra.

Faire avaler une pilule de trois milliards au peuple quand on a la presse avec soi, une gorgée d'eau devient même superflue. Si l'élite de notre armée comptait plus de chefs de la troupe du brigadier Carrel, le budget des militaires dépasserait même leurs vœux. Face à la curiosité des journalistes, il faut jeter de la poude aux yeux et donner des dossiers bien ficelés. Cela ressemble étrangement à la "glasnost" de Gorbatchev. Sur le fond, rien n'a changé. Quant à la forme, distribution générale de sourire, attitude d'ouverture, et des invitations répétées à poser des questions, aussi indiscretes soient-elles. Jamais contents ces journalistes, diront certains esprits, d'ailleurs très vigilants à dénoncer le dégel soviétique, et sûr d'y voir quelque infamie.

Pour les Broyards, cette démonstration était d'ailleurs décavante. N'avoir pu entendre les deux avions décoller était un grand manque à l'information. Les atterrissages sont feutrés, les départs le sont moins. Et les Broyards sont bons juges: le meilleur, c'est le moins bruyant!

Gérard Guisolan

sation de l'image. Parl gagné de l'aviation: multiples photos dans la presse quotidienne, et avec les gros titres, occupation des trois-quarts de l'espace réservé au sujet. Les avions de combat, les pilotes américains et canadiens, les pilotes d'essai helvétiques, il ne manquait plus que Tangy et Laverdure. Ces dernières ont emprisonné dans leurs boîtes à images le F-16 et le F-18. Dans un but d'information? En l'occurrence, on peut s'interroger sur le bien-fondé de plusieurs quotidiens romands qui ont consacré pleine page au sujet. Rendre compte de l'information est normal. Restent les photographes sont autorisés à prendre des photos de détail des appareils. Il y en a même qui photographiaient l'intérieur des réacteurs. En d'autres circonstances, certains photographes se sont vu confisquer leur film pour des

TERRE VUILLERAIN
CH - AVENNES
Tirage hebdo. 1,987
Argus Media No. 1286

14. April 1988

3371
*ils sont arrivés...**lequel sera choisi?*

F16 de Mc Donnell, cossu, puissant : long. 17 m.; envergure 11,4 m. [8,38] hauteur 4,7 m.

Mardi dernier, les responsables de l'aérodrome militaire de Payerne étaient en effervescence, de même que le nombreux public venu assister à l'arrivée des deux avions de combat dont l'un devrait équiper notre armée, d'ici à 1995. Le premier à se poser fut le F16 de General Dynamics, venu de Belgique ; quant au second, le F18, de Mc Donnell Douglas, il arrivait d'Allemagne. Ces deux appareils furent présentés à la presse, aux fonctionnaires, officiers et aux photographes, de même qu'à la TV.

En préambule, M. René Scherrer, de la direction du projet d'achat du nouvel avion, et le Brigadier Fernand Carrel, chef d'état-major des troupes d'aviation, indiquèrent les raisons pour lesquelles le choix s'est porté sur ces deux avions pour les essais d'évaluation qui aboutiront en définitive sur l'appareil le mieux adapté aux besoins de notre aviation militaire.

Pourquoi un tel appareil de combat

Le chef du DMS en a donné les grandes lignes dans un communiqué, le 7 mars dernier :

« En matière d'application du principe « Empêcher la guerre en étant prêt à la défense », la capacité de se battre dans l'espace aérien possède une valeur dissuasive certaine. D'autre part, la possibilité d'empêcher des avions ennemis de pénétrer dans notre espace aérien et de s'y mouvoir a une grande importance du point de vue de notre politique de neutralité. »

Nos moyens actuels nous permettent de moins bien faire des missions techniques de remplissage des missions mentionnées avec de bonnes chances de succès. La suprématie aérienne dépend d'avions de combat performants, dotés d'appareils de conduite du feu et de missiles, équivalents à ceux de l'adversaire. Contrairement à la guerre sur terre, où nous profitons, en tant que

défenseurs, de la topographie de notre pays, la guerre aérienne ne nous permet pas de bénéficier de tels avantages.

Nous disposons actuellement d'environ 30 avions d'interception Mirage III S, dont la technologie date de la fin des années 50, d'environ 100 avions de couverture aérienne Tiger, dont les armes ne peuvent être engagées qu'à la faveur d'un contact visuel avec l'objectif.

La lacune la plus importante de notre défense aérienne concerne la capacité d'engagement de nuit et par mauvais temps. Les performances de vol de nos chasseurs et leur aptitude à la guerre électronique sont également insuffisantes. Seuls des systèmes d'armes modernes, tenant compte de tous ces aspects, peuvent garantir un combat aérien défensif efficace.

Il s'agit, dans une première phase, de remplacer le Mirage III S dans son rôle d'avion d'interception ; toutefois, il devra conserver cette fonction jusqu'en 1995 au moins. En effet, compte tenu des délais de livraison et du temps qu'il faut pour l'introduction dans la troupe, la première escadrille d'un nouvel avion ne sera pas opérationnelle avant cette date si son acquisition est proposée dans le programme d'armement 90. »

Que seront les essais ?

Les essais se dérouleront du 11 avril au 6 mai, à raison de deux décollages par jour, avec à bord un pilote suisse et un pilote d'usine. Il s'agira de mettre en évidence les systèmes de pilotage, et d'navigation dans des conditions propres à l'Helvétie qui, avec ses montagnes, sont plus techniques que les déserts américains, de même que l'atterrissement sur nos aérodromes de montagne, nécessitant des angles de descente assez rapides. Les mesures de bruit seront aussi

LIBERATION
F - PARIS
Tirage quotidien 285,226
Argus Media No. 5076

15. April 1988

3371

A SAVOIR**Le Mirage des cavernes**

Le F18 et le F16 restant en lice pour remporter le contrat de 12 milliards de francs français que passera bientôt l'armée suisse, ne rentrent pas dans les cavernes de protection des aérodromes militaires locaux. Serge Dassault, dont le Mirage 2000 a été évacué de la « short list » suite début mars, entend en profiter pour obtenir du gouvernement helvétique qu'il passe une nouvelle commande de Mirage 2000-5 qui sera prêt à voler dans quelques mois.

La polémique sur la taille des cavernes et des avions américains a pris de l'ampleur ces derniers jours en Suisse, après que Walter Dürrig, « chef des troupes d'aviation et de la DCA », a confirmé que les trous dans les montagnes sont effectivement trop petits. Par un heureux hasard, le Mirage 2000 entre, lui, dans les normes puisque sa longueur de 14,36 mètres laisse 40 millimètres de marge. Ce n'est pas suffisant pour laisser traîner un mécanicien contre le mur, et toute fausse manœuvre du pilote rognera les ailes de l'avion ; Serge Dassault pense cependant que cela pourrait l'aider à faire réouvrir son dossier.

Formellement, il n'a que tort de chercher de l'obstruction, et tout ce qu'il peut espérer est une communication officielle des motivations techniques de son éviction ; une commission gouvernementale doit prochainement se réunir à cet effet à Berne.



F18 de General Dynamics, élégant, racé : longueur 15 m.; envergure 10 m.; hauteur 5,13

LE MATIN
EDITION NATIONALE
CH - LAUSANNE
tir. tot. q. 53, 774/dim. 153, 244
Argus Media No. 1299

5. Mai 1988

Le F-16 et le F-18 à Payerne

SUISSE ROMANDE

Koller entre deux sièges

Hier, le conseiller fédéral n'a pas fait de jaloux. Il a pris place dans le cockpit de chaque avion.

Commentaire : « On est bien assis »

C'est en hélicoptère que le conseiller fédéral Arnold Koller est passé, hier après-midi, sur le terrain de l'aérodrome militaire de Payerne. Le chef du Département militaire fédéral s'est fait présenter aux avions de chasse — le F-16 et l'F-18 — qui subissent depuis début avril des tests d'évaluation. Le meilleur des deux équipera l'armée suisse dès 1995. Il remplacera le Mirage IIIIS dans ses tâches d'intercepteur.

avec humour

Détendu et souriant, le conseiller fédéral a pris place dans le cockpit de chaque avion. Il s'en est fait expliquer le fonctionnement par le sergadier Fernand Carrel, coordinateur des essais en vol. Après avoir posé des questions sur les diverses manettes et autres boutons du tableau de bord, Arnold Koller s'est exprimé sur le confort des appareils. « On est bien assis », a-t-il fait observer avec une pointe d'humour.

Le ministre a ensuite suivi sur écran des documentaires tournés

durant toute la période des essais. Depuis le 11 avril, les deux concurrents américains ont subi des tests menés en parallèle par les troupes d'aviation helvétiques et par le Groupement de l'armement. Qualités de vol, performances de pointe, adaptabilité à nos aérodromes alpins et capacités du radar au-dessus des Alpes, ont été passées sous la loupe.

Juteux marché

Les chasseurs doivent normalement repartir de Suisse aujourd'hui. Ils seront livrés à leurs forces aériennes respectives basées en Europe. Soit à l'armée de l'air des Etats-Unis pour le F-16 et à l'armée de l'air canadienne pour l'F-18. L'appareil le mieux adapté aux exigences helvétiques emportera la mise : un marché de quelque quarante appareils pour un coût évalué à trois milliards de francs. On ne sait pas encore si le chasseur choisi sera construit sous licence en Suisse ou s'il sera simplement monté en Suisse.

Silvia Rapelli-dr



□ SOURIANT ET DÉTENDU
Arnold Koller au poste de pilotage du F-16.

Keystone

LE MATIN
EDITION NATIONALE
CH - LAUSANNE
tir. tot. q. 53, 774/dim. 130, 036
Argus Media No. 1299

20. April 1988

■ ACCIDENTS DE F16 EN ALLEMAGNE

Le DMF ne s'inquiète pas

Les deux accidents d'avions militaires américains F16 qui ont eu lieu en Allemagne au cours des trois dernières semaines n'inquiètent nullement le Département militaire fédéral (DMF), qui est précisément en train de tester cet appareil ainsi que son concurrent, le F/A18, en vue de choisir le futur avion de combat de l'armée suisse. Selon le porte-parole du commandement des troupes d'aviation Hans-Rudolf Häberli, le F16 est actuellement l'avion de combat le plus répandu dans les pays voisins, et bien que la probabilité d'avoir un accident soit aussi la plus élevée, mais c'est néanmoins un appareil sûr.

■ VOLEUR EN FUITE

Disparu dans le lac de Lugano

Un voleur italien de 21 ans s'est probablement noyé hier matin dans le lac de Lugano en essayant d'échapper aux douaniers suisses. Après avoir commis plusieurs vols dans la région de Lugano, il a essayé de traverser la frontière italo-suisse en bateau en compagnie d'un complice. Les deux voleurs ont sauté dans l'eau vers 5 heures. L'un des deux a pu nager jusqu'à la rive italienne où il s'est rendu aux policiers italiens. Les deux voleurs étaient des récidivistes.

■ CLIMAT SOCIAL EN SUISSE

Calme absolu en 1987

La Suisse n'a pas connu une seule journée complète de grève l'année dernière. C'est la troisième fois depuis soixante ans que ce phénomène se produit, remarque l'OFIAMT. Selon le chef de presse de la Société de développement économique Peter Mori, cette tendance devrait se maintenir en raison de la paix du travail reconnue par les partenaires sociaux et d'un marché du travail assez saturé.

L' INDEFFERENT
CH - FELDBERG
Tirage: 2 x p. 401 - 1,400
Argus Media No. 1109

15. April 1988

Nouvel avion de combat Le F-16 ou le F-18?

L'arrivée des deux avions de combat américains F-16 et F-18 sur l'aérodrome de Payenne a attiré une centaine de journalistes. Une conférence de presse a été donnée par M. SCHERRER, du Groupement de l'armement (GDA), chef du projet et le brig F. CARREL, directeur de projet opérations de l'Office fédéral de l'aviation et DCA (OFADCA).

La phase d'évaluation

Des essais comparatifs se dérouleront du 11 avril au 6 mai, avec ces deux avions, au sol et en vol, pour la phase d'évaluation

ligne des Etats-Unis après une courte escale en Belgique pour le F-16 et en Allemagne du sud pour le F-18. Le F-16 appartient à l'armée de l'air des Etats-Unis (USAF) et le F-18 à l'armée de l'air canadienne (RCAF). Ils ont été interceptés à notre frontière par une patrouille de Tiger et de Mirage IIIS qui les ont escortés jusqu'à Payenne.

Les objectifs principaux des essais

- évaluer trois caractères distincts:
- opérationnel
- technique
- logistique

principale dans le cadre du projet d'acquisition d'un nouvel avion de combat.

Ce sont des appareils biplaces neufs qui sont arrivés en droite

Il s'agit aussi bien aux plans

opérationnel que technique de mettre en évidence le comportement des systèmes de combat de tir et de navigation des deux types d'avions dans l'environnement propre à notre pays, dans le cadre des missions que notre aviation militaire entend déleguer au nouvel avion de combat. Un accident particulier sera porté sur l'examen de l'influence des perturbations entraînées par les échos du relief sur le fonctionnement des radars dans un environnement multimensionnel ainsi que sur la résistance de ces radars aux contre-mesures électroniques et sur leur aptitude à détecter des objectifs aériens de très petites dimensions (missiles de croisière, hélicoptères, etc.).

Leurs qualités de vol et leurs performances de pointe seront également examinées dans les contingences.

Les essais en vol — 8 seront voués aux mesures de performances et à l'apprentissage du comportement en vol. En principe, chacun des avions accomplit deux sorties par jour. Les pilotes suisses voleront sur le siège avant, les pilotes des constructeurs assurant toutefois la responsabilité technique en place arrière.

Tous les pilotes suisses concernés par ces essais viennent de participer à un court entraînement sur simulateurs de vol aux USA, et ont à l'exception d'un, participé en 1987 aux essais en vol de la phase d'évaluation préalable.

Les essais au sol

Dans le cadre des essais au sol, des investigations techniques seront menées sur différents systèmes (en particulier les radars) et les avions seront examinés en détail quant à leurs caractéristiques au plan de la maintenance et à leur adaptabilité à notre système et à notre infrastructure logistique. Des mesures de bruit dans les phases de décollage et d'atterrissement seront également exécutées.

Pour le programme d'armement 90

L'acquisition d'avions de combat modernes capables de s'opposer avec succès aux avions dont disposeront les forces armées étrangères correspond à un besoin urgent. Ainsi, au milieu des années 90, le Mirage IIIS qui a servi près de trente ans dans notre armée devra être remplacé. Il est prévu l'achat de 40 appareils. C'est au Parlement de se prononcer en temps utile.

L' IMPARTIAL
CH - LA CHAUX-DE-FONDS
Tirage quotidien 31,516
Argus Media No. 1171

6. Mai 1988

Performances de la ville 2-337 - 1
AVIONS. — Arrivée le 6 avril
les deux avions de combat américains F-16 C/D « Thunder » et F/A-18 C/D « Hornets » Falcon, munis pour remplacer les Mirage III. Véhiculants ont effectué hier leurs dernières essais avant de quitter la Suisse. Le commandement des troupes d'aviation et du DCA Walter Dörfel a indiqué que ces tests se sont parfaitement déroulés et que le choix définitif, après évaluation des deux avions, sera pris le 4e trimestre de cette année.

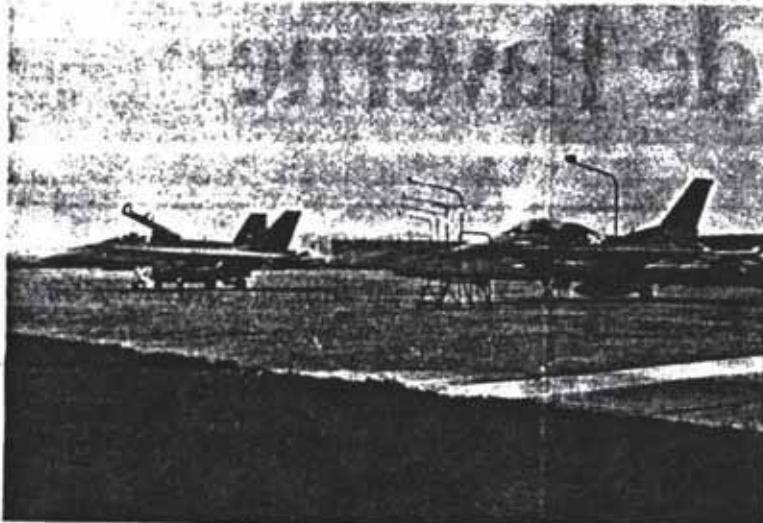
FEUILLE D'AVIS DU DISTRICT
DE PAYERNE
CH - PAYERNE
Tirage 2 x p. tot. 2,574
Argus Media No. 1308

13. Mai 1988

BILLET RADICAL

337
1
F16 - F 18 contestés
L'armée trop gourmande?

~ par Raymond GREMAUD



«Rien ne va plus! 40 avions de combat pour vraisemblablement plus de 3 milliards, pour un petit Etat, cela se nomme dépasser le mur du son». C'est paru dans le service de presse 248 du parti socialiste suisse et c'est signé Helmut Hubacher. Ainsi, après le système Florida, le char Leopard, voici l'alternative F-16 C de General Dynamics ou FA-18 C de Mc Donnell Douglas contestée par le président du PSS. A tort?

On remarquera d'abord que l'attaque ne surprise personne. L'affiche du PSS lors de la campagne en faveur de l'initiative demandant le référendum en matière de dépenses militaires ne comportait-elle pas des avions de combat? Par ailleurs, présentant il y a quelques jours le livre du centenaire du PSS, la présidente du groupe socialiste, Ursula Mauch, n'a pas caché que les socialistes «mettent fortement en question la politique actuelle du financement de la politique de sécurité telle qu'elle ressort du plan de financement de cette législature».

Helmut Hubacher conteste deux choses. D'abord l'option. Le président du PSS estime que «la contre-valeur militaire est douceuse. Il va [beaucoup] d'interroger si l'armée doit-elle nécessairement avoir tout ce dont elle n'a pas besoin?»

Par ailleurs, Helmut Hubacher préférerait placer cet argent différemment. Selon ses calculs, pour le prix des 40 avions, on pourrait par exemple se payer 6000 maisons de Fr. 500'000.-. Il observe aussi que l'entretien et l'exploitation des avions de combat coûteront bon an mal an autant que les dépenses consenties en 1987 par la Berne fédérale pour le poste «Protection de l'environnement».

Trop gourmande, l'armée? En l'occurrence, le problème n'est pas de jouer à qui trouvera l'endroit le plus judicieux pour placer les sommes inscrites dans le plan financier du DMF. De l'AVS aux transports publics en passant par la santé, le

troisième monde ou le logement (sans bétonner les terres?), les suggestions ne manquent pas.

Le DMF justifie son projet par la nécessité de remplacer les avions d'interception dont nous disposons. D'une technologie des années cinquante, ils sont incapables de s'engager de nuit et par mauvais temps avec de bonnes chances de succès. La question à laquelle il importe de répondre est donc la suivante: veut-on faire face avec des moyens aussi efficaces que ceux des adversaires potentiels? Helmut Hubacher est avare de détails à cet égard.

On ne reprochera pas à Helmut Hubacher le fait de poser des questions. En bonne démocratie, il est sain que l'armée sente la vigilance des parlementaires. Et si le DMF n'opposait pas de bonnes réponses aux interrogations pertinentes, il serait logique que les Chambres en tirent les conséquences lors de l'examen du budget.

L'histoire récente a montré aussi que la sévérité du regard sur les dépenses militaires a conduit le DMF à mieux répartir les retombées économiques de l'armée sur les différentes régions du pays. Les Romands sont les derniers à se plaindre de cette évolution qu'ils jugent favorable.

Vrai, on ne saurait résumer la défense globale du pays au seul engagement de l'armée. La paix sociale, la solidarité internationale en sont aussi des composantes importantes. Mais à l'inverse, on n'oubliera pas que la sécurité du pays dépend en priorité de la crédibilité de la défense nationale.

Démagogiquement, Helmut Hubacher fait mine de croire que pour garder en nos propres mains notre destin, il suffit de construire quelques milliers de logements ou de favoriser l'AVS. Le moins que l'on doive admettre est qu'il place sa gourmandise ailleurs que dans la défense nationale.

R.G.

RADIO TVB
CH - LAUSANNE
Tirage hebdo. 227,173
Argus Media No. 3038

21. April 1988

337
1
Le pot de fiel
PAR JEAN-CHARLES SIMON



**Dernières nouvelles
du front**

L'autre dimanche, alors que je m'adonnais à mon sport matinal favori, celui de dévorer goulûment des brochettes au beurre et la presse romande, mon attention fut attirée par deux titres: «*A Affoltern am Albis un soldat montait la garde. Fusil armé. Soudain, un projectile part. Touchant une passante à cinquante mètres.*» Et quelques lignes plus bas: «*Avion de combat. Les F16 et F18 actuellement testés par l'armée suisse n'entrent pas dans les hangars de montage.*»

Evidemment, voilà deux informations qui auraient pu, à première vue, paraître comme plutôt génantes pour nos armes, mais c'eût été bien mal connaître la composition essentielle d'une défense moderne, la dissuasion.

Prenons les hangars de montage; il est évident qu'il était nécessaire de cacher nos avions quand il s'agissait de ridicules Vampires ou de lamentables Hunters, mais des engins modernes, il faut les exposer au grand jour, afin que nos assaillants potentiels voient notre détermination.

C'est un peu le même problème en ce qui concerne la garde armée. Que l'armée soit proche de la population, c'est sans doute une bonne chose, mais que les civils n'observent plus aucune distance envers l'uniforme gris-vert, voilà qui me paraît plus gênant.

Car, si nos militaires ne font plus peur à une jeune femme isolée et débraillée, comment voudrez-vous qu'ils puissent prétendre intimider des divisions russes équipées d'un matériel de guerre ultrasonique?

Bon, bien sûr, je ne pense pas qu'il faille trop généraliser les incidents du type de ceux d'*Affoltern am Albis*, ça finirait par déséquilibrer le budget de l'assurance militaire, mais de temps en temps, ça et là... pourquoi pas?

Le respect de notre armée passe forcément par la crainte.

Incidentellement, je signale que je pars la semaine prochaine sous les draps, je ne peux pas dire où. Bon, moi, malheureusement, je ne suis pas armé, mais je peux toujours lancer des cailloux sur les enfants. ■

Berne dans l'embarras

«Personne, à ma connaissance, n'a encore sauté par la fenêtre. Mais on ne sait jamais...» dit cyniquement un employé du Sénat américain interrogé par «Newsweek». Arnold Koller, bien sûr, ne va pas lui non plus plonger de son grand bureau dans l'Aar (voir l'écorché du Palais fédéral dans le dernier numéro de «L'Hebdo»). N'empêche: la tempête qui balaie depuis une semaine le Pentagone et le Tout-Washington politico-militaro-industriel fait sentir jusqu'à Berne son souffle empesté: il y a eu du micmac dans la présentation de l'offre, par le constructeur McDonnell Douglas, de son chasseur-bombardier F-18 aux grands acheteurs de l'armement helvétique. Le Conseil fédéral ayant, au printemps, éliminé de la compétition le Mirage 2000 de Dassault, devrait arrêter à l'automne son choix entre le F-18 et le F-16 de l'autre américain, General Dynamics. Sûr qu'il devra d'ici là répondre à de pressantes questions. Pour l'heure, le DMF s'en tient, dans ses commentaires, à une prudence quelque peu embarrassée.

L'épisode helvétique n'est pourtant qu'une pointe de l'iceberg scandaleux qui menace le Département américain de la défense (DOD). Tout a commencé en septembre 1986, quand un ancien employé de l'US Navy, travaillant pour une entreprise de l'armement, a reçu cette offre intrigante: un consultant privé lui proposait des informations très confidentielles provenant de l'intérieur même du Pentagone. En fait, sur le marché américain des armes, c'est une pratique courante: les entreprises candidates aux juteux contrats du DOD sont à l'affût de tout renseignement inédit sur les projets, les intentions, les attentes des responsables de l'armement de l'Air Force, de la Navy ou de l'armée de terre. La possession de telles informations peut représenter (en temps, en argent, en qualité de l'offre) un gain décisif pour emporter le morceau. Et pour étancher cette soif des producteurs, des officines de consultants, souvent animées par d'anciens officiers supérieurs, ont pululé: rien d'illégal encore.

A la fin de 1986, cependant, l'ancien de la Navy a alerté le Pentagone. Grâce à une écoute téléphonique, le consultant privé a été repéré, il a accepté de collabo-

F-16 contre F-18: les fuites organisées à Washington cherchaient à avantager le constructeur McDonnell Douglas sur les marchés extérieurs, et en particulier en Suisse. Sourires chez Dassault...



Le F-18 de McDonnell Douglas

rer, permettant que se développe, en un an et demi, une enquête aussi secrète qu'énorme. Et l'affaire est devenue publique, la semaine dernière, quand le FBI a opéré, presque simultanément, des perquisitions à Washington et dans douze Etats, mettant soudain dans le bain (même si aucune inculpation n'a encore été annoncée) des constructeurs, des sénateurs, des représentants ou leur entourage, et surtout des cadres du Pentagone. Ce que les enquêteurs ont révélé, finalement, c'est un réseau d'informations confidentielles dont les sources, au Département de la défense, faisaient rémunérer en dollars ou en nature leurs coupables fuites.

Et le FBI a frappé haut: dans l'entourage immédiat de John F. Lehman, qui

était l'an passé encore patron civil de l'US Navy, adjoint direct de Caspar Weinberger, et fut auparavant, justement, un consultant privé de l'armement. En particulier, les perquisitions les plus voyantes ont été dirigées contre l'assistant de J. F. Lehman, Melvyn R. Paisley, un ancien pilote de guerre qui a aussi quitté le Pentagone l'année dernière. Elles ont révélé que Paisley avait fourni à Thomas Gunn, vice-président de McDonnell Douglas (dont le F-18 est le chouchou de l'US Navy), des informations confidentielles utiles au combat que la firme de Saint Louis mène contre General Dynamics sur les marchés coréen, français et suisse. Quelles informations? On ne le sait pas. Mais elles ne peuvent concerner que les Etats-clients ou le rival de McDonnell Douglas. Et elles ne peuvent avoir pour résultat que de fausser la concurrence entre constructeurs, par la faute de responsables qui, au Pentagone, étaient précisément chargés de faire respecter depuis quelques années, dans les appels d'offres, de nouvelles procédures pour que le marché soit plus ouvert...

Devant le scandale américain, le DMF, à Berne, ne s'écarte guère du pur mutisme. Il ne veut pas commenter ce qu'il tient pour l'affaire intérieure d'un autre Etat; mais il ne cache pas qu'il est avide de plus amples informations. Pour le reste, le département se contente de démentir des rumeurs, déjà publiées, selon lesquelles il aurait lui-même reçu, des coulisses du Pentagone, des renseignements visant d'une manière ou d'une autre à influencer le choix du Conseil fédéral.

Dassault, dont le Mirage 2000 avait été écarté, reprendrait-il espoir? Son PDG, Serge Dassault, a en tout cas demandé à sa représentation permanente à Berne de le tenir informé de toutes les réactions qu'entraînera en Suisse le scandale américain. Mais à Paris, Bernard Garrigou-Torchy, le porte-parole du constructeur français, adopte lui aussi un profil bas: il se refuse à tout commentaire qui pourrait allumer la moindre polémique. «C'est vrai, dit-il pourtant, que la décision de la Suisse, au début de l'année, nous avait surpris. Et si le Conseil fédéral était amené à revoir sa position, nous n'en serions bien sûr pas fâchés... ■ Alain Campiotti



337 ^

Les incertitudes

L'AVION DE COMBAT DE LA FIN DU SIÈCLE

Le verdict du Chef du Département militaire est tombé le 7 mars: exit le Mirage 2000. La lutte devient américano-américaine. Fallait-il que l'auteur de l'article le reçoit totalement? Le commentaire de l'intéressé:

«Réflexion faite, je ne change rien ni aux titres, ni au texte car — malgré le choix de la «courte liste» désormais limitée aux F-16 et F-18 — l'incertitude helvétique demeure pour l'essentiel, dans la mesure où j'ai le sentiment que Berne va poursuivre sinon sa valse-hésitation, du moins sa politique de compromis face à l'Europe de 1992. Et que l'abandon du Mirage 2000 signifie moins un refus de l'Europe qu'une sorte d'équilibrage anticipé. Reste qu'il y a des raisons «objectives» au rejet de l'avion Dassault puisque ses concurrents offrent, déjà aujourd'hui, un produit entièrement prêt à être évalué. Alors que pour l'appareil français, il aurait fallu encore au moins quelques mois pour que les nouveaux systèmes d'armes (en particulier le radar) puissent être disponibles sur le M 2000. Sans parler du moteur plus puissant annoncé, et du cockpit de génération de pointe. A cet égard, la France considère que le calendrier de la succession des procédures a été accélérée, dans des intentions évidentes. Quoi qu'il en soit, les arguments politiques (atouts américains) relevés dans l'article sont de poids, même si d'aucuns les contestent.

Quant au duel F-16/F-18, nous nous refusons à la simplification lucide un peu partout dans notre presse: le premier est meilleur marché, le deuxième est plus performant. Laissons les essais comparatifs menés dans nos Alpes établir leur diagnostic. Sans occulter le rôle majeur des accords de compensation (hier encore la séduction du M 2000), qui seront similaires si l'interlocuteur est le seul gouvernement américain ou sensiblement différents si chaque constructeur fait des offres spécifiques.

Notre propre appréciation? Le F-16 pourrait bien être l'«outsider», nous le maintenons, mais les qualités du F-18 sont exceptionnelles, et parfois uniques, malgré le poids plus grand, la puissance plus élevée (consommation), les dimensions plus imposantes et les récents ennuis... aujourd'hui enfin corrigés.

Si le Mirage 2000 n'a été qu'un... mirage, rien n'interdit d'imaginer, demain, un «Rafale» à croix fédérale (en tout cas plus que le possible futur rival suédois).

Enfin, puisque nous avons évoqué les incertitudes européennes, relevons que l'Allemagne a tranché en faveur de l'anglo-européen. A coups de milliards de marks. Voilà qui, pour ne pas être une véritable surprise, ne va pas faciliter la tâche de Dassault, bien que le «Rafale» semble garder une certaine avance technologique •

J.-P. D.

La Suisse est présentement très européenne en ceci qu'elle semble plaquer sa propre valse-hésitation — F-16, F-18 ou Mirage 2000? — sur celle du continent auquel tout à la fois elle appartient et n'appartient pas. Essayons d'y regarder de plus près, quitte à schématiser à l'excès.

Quelle Europe?

Il y a d'un côté la Grande-Bretagne, l'Allemagne et l'Italie (plus l'Espagne et quelques autres) et de l'autre la France. Apparemment seule, à moins qu'elle ne parvienne à prendre pour partenaires la Belgique



que, peut-être les Pays-Bas — et quelques autres. Associés potentiels que revendique pareillement le «trio de base» qui est déjà celui du «Tornado», dont la voilure est à géométrie variable... comme son prix, qui n'a cessé de grimper! Ce que se plaisent à souligner les Français, arguant que c'est le sort qui attend l'EFA (European Aircraft Fighter), lequel devrait en principe succéder

au «démonstrateur» EAP (Experimental Aircraft Programme) de British Aerospace. De toute façon ses caractéristiques et performances sont encore floues dans la mesure où sa définition sera issue d'une querelle d'états-majors aux concepts stratégiques différents, flottant entre un conflit d'industries en concurrence et des gouvernements hésitants. L'EFA — on l'a-com-

pris — est la bête noire de l'hexagone, qui prône le Dassault «Rafale», ou plutôt le chasseur qui sera dérivé du «démonstrateur» ainsi appelé. A première vue, l'actuel EAP est le frère jumeau du «Rafale»: même silhouette (si l'on n'y regarde pas de trop près), aile delta similaire (parenthèse identique), dimensions et puissance voisines, armement en principe comparable, avionique de pointe... En réalité le premier prototype conforme à la série sera plus lourd, côté britannique, que celui du rival français; il fera moins généreusement appel au matériel dit «composite». Et, surtout, le «Rafale» est plus prometteur de maniabilité à juger par ses qualités de vol ahurissantes. *Wait and see* disent évidemment les Anglais, et c'est bien là ce qu'il faut faire face aux multiples inconnues qui entourent encore les deux machines (malgré le soutien gouvernemental français récemment proclamé). Un certain nombre de questions se posent en effet pour l'un et l'autre avion. Quelques exemples: le radar de l'EFA sera-t-il allemand... ou américain? Ses missiles seront-ils anglo-américains ou italiens? La conception allemande de la tuyère du réacteur est-elle compatible avec la réduction de prix souhaitée par tous les responsables, Allemands compris? Quant au «Rafale», ➤

Principales caractéristiques et performances du «Falcon»:

Premier vol du premier prototype (YF-16) en 1974.

Vol du premier F-16 de série fin 1976.

Chasseur de la classe Mach 2.

Plafond: dépasse les 15.000 mètres.

Puissance: près de 15 tonnes de poussée pour le réacteur (General Electric ou Pratt & Whitney) de la dernière version.

Envergure et longueur: 10 et 15 mètres.

Hauteur dépassant légèrement 5 mètres (par rapport au sol, train sorti).

Poids à vide de 7 à 8 tonnes, maximum de 17 tonnes.

Poids du combustible emporté: interne, 3160 kilos, en nacelles, jusqu'à 5500 kilos.

Rayon d'action de plus de 900 kilomètres, pouvant être étendu à 3900 kilomètres avec les réservoirs extérieurs (largables pour le combat). Sans réservoirs en nacelles, mais avec le plein de kérosène interne, le F-16 supporte 9 G.

Avionique (notamment radar) et armement (en particulier missiles) sont, dans la version «C» réservés à la Suisse, de la toute dernière génération. Selon nos sources, il s'agit-là de matériel interdit de vente hors USA, mais exceptionnellement livrable à nos troupes d'aviation. Le modèle «C» est monoplace; quelques versions «D», biplaces, seraient également partie de la livraison.

► malgré la décision officielle de dégager les moyens d'en construire les prototypes dérivés, puis de lancer une grande première série nationale (330 exemplaires, incluant ceux de l'aéronavale?), rien ne viendra-t-il se mettre en travers — certains s'y emploient — de cette « rafalisation » visant bien entendu, dans un second temps, l'exportation? Mentionnons les rumeurs de démarches de McDonnell-Douglas, visant à la création d'un chasseur mixte F-18/« Rafale », qui abaisserait considérablement le coût de ce dernier. Cependant cette opération semble déplaire à Dassault, qui pourrait y voir une forme d'intoxication, une tentative américaine de tuer dans l'oeuf le chasseur français et d'accroître de la sorte (songeons au F-16) la pénétration du vaste marché de l'Europe occidentale. Quoi qu'il en soit, une certaine

337

part de matériel USA (avionique, missiles...) faciliterait l'exportation du « Rafale », que souhaite ardemment Dassault pour le cap An 2000. Ce qui constituerait un « après-Mirage » idéal. Et nous voici du coup ramenés à nos interrogations helvétiques.

Et la Suisse?

Nous avons déjà longuement traité du McDonnell-Douglas F-18 « Hornet » (L'Impact juillet-août 87) et du Dassault « Mirage » 2000 (décembre 87). Nous résumons ailleurs dans cet article les principales données du General Dynamics « Falcon ». Reste à déterminer lequel est le « meilleur », étant entendu que l'adjectif doit être éclairé à la lumière des considérations techniques (rôle rempli, mais encore tenu secret, par l'évaluation militaire), industrielles, écono-

miques, politiques. Livrons telles quelles nos observations, sans dissimuler ce qu'elles peuvent avoir de contradictoire et de subjectif.

Une remarque préalable: aucun appareil n'est techniquement tout à fait comparable aux autres, mais aucun n'est à rejeter. Ce qui signifie que, quelles que soient les éventuelles préférences de nos pilotes, chacun des trois prétendants est digne d'être retenu. Ce qui devrait normalement permettre une décision suffisamment rapide pour que les premiers exemplaires soient livrés en 1992. Or les troupes d'aviation

Instruct par Yves Kerhervé, pilote d'essais venu de l'Aéronavale, Jean-Paul Darmsteter examine le cockpit du Dassault « Rafale », sur la base nucléaire d'Istres.



Le General Dynamics F-16

«Falcon»
L'Outsider?

2001 appareils livrés, 1019 en commande au 2.2.88, quelque mille en négociation ! Dix-sept armées de l'air l'utilisent, parmi lesquelles l'égyptienne et l'israélienne. Pour cette dernière, une version à l'avionique de pointe, sans doute à rapprocher de celle proposée à la Suisse. De nombreuses industries internationales en construisent des éléments, plusieurs pays assurent le montage final. Chiffre particulièrement impressionnant, largement plus de 1.500.000 heures de

! General Dynamics revendique pour les multiples versions successives du «Falcon» un taux de sécurité très élevé, ce que lui contestent ses concurrents (notamment américains), de même qu'ils ne lui créditent pas les qualités exceptionnelles de maintenance qu'il proclame. Mais où tous sont d'accord, c'est pour le prix de vente le plus bas de sa catégorie. A l'usage, c'est une autre histoire, disent ses adversaires, qui le jugent peu dangereux dans les combats...

simulés. Pourtant en combat, il a déjà fait merveille, en tout cas aux mains expertes des Israéliens ! Un avion conçu pour ne cesser d'évoluer. Au point qu'il accepte les missiles de la nouvelle génération, même s'il ne peut prétendre avoir été conçu pour eux. Son cockpit bénéficie d'une visibilité exceptionnelle. Quant à son pilotage, il est le premier du monde à être du type «tout électrique», avec mini-manche latéral. Le F-16 est garanti pour 8000 heures de vol, le Mirage 2000 pour... 30.000 ! Informé du dernier chiffre, le représentant de General Dynamics m'a dit «je ne comprends pas». Tandis que Dassault maintenait le sien. Je renonce à commenter !

Pour Dassault, 40 appareils pour la Suisse, c'est approximativement le treizième de la production totale (avions livrés et en commande) du «Mirage» 2000. Pour General Dynamics, le même nombre de F-16 représenterait environ le septante-cinquième de la production comparable. Dès lors, on l'imagine, peu de stress pour le constructeur texan. Au point que ses représentants ne cherchent même pas à mettre en avant

les futurs accords de compensation. «Chaque chose en son temps. Bornons nos efforts à vendre le produit. Après, on verra. Nous sommes bien placés pour matérialiser et favoriser de tels contrats, et évidemment pour accorder la licence de fabrication, surtout envers une industrie aussi performante que la vôtre». Une position en opposition absolue avec celle de Dassault, pour lequel les accords de compensation font partie intégrante des négociations. Donc sur ce point aussi, et il n'est pas des moindres, le Conseil fédéral, déjà perplexe, a de quoi être déconcerté. La politique de vente de General Dynamics payera-t-elle ? La question vaut d'être posée, surtout si elle est assortie du geste du Gouvernement américain d'offrir à Swissair de nouveaux droits d'atterrissement, notamment en Californie. Mais s'agit-il là de spéculations, même si la question a été posée par Jean-Pascal Delamuraz ? «Quant à nous, insiste General Dynamics, nous vendons un avion parfaitement adapté à la Suisse, d'un prix imbattable. Pour l'heure, c'est l'essentiel» ●

sont pressées, attitude légitime qui devrait inciter Berne à ne plus beaucoup tarder à déterminer son propre choix, dont on a peine à imaginer — malgré les rumeurs persistantes — qu'il se fixe sur les deux avions américains, ignorant le français, qui se veut l'european. Une fois le «couple» connu, de longs mois d'essais en Suisse seront nécessaires pour que le vainqueur soit désigné. A l'arraché vraisemblablement. Ce qui ne nous dispense pas de songer — d'ores et déjà — à ce que sera le débat parlementaire. Nous avons, à travers ces lignes, surtout parlé de l'américain «Falcon» et du «Mirage» 2000. Il importe, à ce stade, de rappeler les vertus et les défauts du McDonnell-Douglas «Hornet». Principaux atouts revendiqués : la robustesse, la polyvalence, l'agrément du pilotage, sans oublier la puissance du bimoteur. Inconvénients : plus lourd, dimensions plus grandes (encore que l'aile, «embarquée», est pliable), prix plus élevé que celui du F-16. Mais peut-être moins que celui du «Mirage». Côté compensations, une politique à mi-chemin entre celle, opposée, des deux rivaux.

En conclusion et — si l'on peut dire — toutes choses égales, la France a l'avantage d'être européenne (n'oublions pas l'échéance 92) et voisine, d'offrir des

accords de compensation apparemment inégalables ; les Etats-Unis d'avoir une meilleure monnaie et (si l'on en retient la possibilité) de pouvoir proposer une Californie ouverte à Swissair. Et quoi encore ? Sans doute le gouvernement de ce dernier pays a-t-il rappelé à Berne le gigantesque contrat portant sur les missiles sol-air d'Oerlikon-Bührle, lié au constructeur aérospatial Martin Marietta.

Les négociations — voire marchandages — avec la France et les Etats-Unis portent sur une quarantaine d'appareils, auxquels pourrait s'ajouter dans un deuxième temps une commande d'égale importance. La décision aura donc des répercussions considérables, de toutes sortes. Décision en plusieurs étapes, dont la première — le chiffre 3 réduit à 2 — pourrait être connue d'ici la parution de cet article.

Puissions-nous, dans toutes les hypothèses, avoir contribué à une meilleure compréhension des problèmes complexes, sources d'incertitude qui se posent à nos autorités. Après tout, nos propres interrogations témoignent moins de l'importance, immense pourtant, de l'enjeu que des multiples tensions qu'il recouvre ●

(Photo Jean-Paul Darmsteter)



Le colonel-brigadier Fernand Carrel

Pour le chef d'état-major de nos troupes d'aviation et de DCA, «chaque concurrent retenu est haut de gamme, c'est cela qui compte, et que les décisions successives ne traînent pas. Car nos troupes d'aviation ont le plus rapide besoin d'un nouvel avion de combat, hautement performant. A la fois pour la défense du territoire et la sauvegarde de la neutralité. En cas de conflit, notre ciel serait très convoité. A nous de l'occuper de façon dissuasive, et crédible».

JEAN-PAUL DARMSTETER

21. Juni 1988

33X

Pots-de-vin du Pentagone: le scandale s'amplifie

Ricochet helvétique

Le scandale de la corruption qui touche aussi la Suisse: selon le FBI, McDonnell Douglas, constructeur du chasseur «F-18», l'un des deux avions de combat que la Suisse envisage d'acquérir, aurait obtenu des informations «secrètes ou confidentielles» du Pentagone.

L'informateur bienvenu? Melvin Paisley, ancien responsable du programme de recherche et de développement de la Navy. Paisley est au centre de l'enquête de la justice américaine sur ce scandale qui se développe quotidiennement. Selon le FBI, Paisley aurait passé des «informations secrètes ou confidentielles» à Tomas Gunn, le vice-président pour le marketing de McDonnell Douglas, cela afin d'aider ce dernier à formuler sa stratégie de vente du «F-18» à la Suisse.

Le FBI suspecte aussi Paisley — qui en tant qu'homme de la Navy favorisait le «F-18» — d'avoir également communiqué des informations confidentielles au Département militaire fédéral. Mais cette fois sur la stratégie de General Dynamics, constructeur du «F-16» rival. De la sorte, McDonnell Douglas est en mesure de façonner sa stratégie en sachant exactement ce que Berne connaît des intentions de son rival.

Règles parasitées

Dans tous les cas, les règles de la concurrence ont été parasitées. Le contribuable suisse — et ceux de tous les pays qui s'approvisionnent en armes aux Etats-Unis — pourrait ainsi finalement devoir payer une partie des coûts d'un système d'achat et de vente d'armes qui, selon le FBI et les enquêteurs de la Navy, pourrait être totalement vicié. Il y a deux ans, une commission d'étude appointée par le président concluait déjà qu'il y avait quelque chose de «fondamentalement faux» dans la manière dont le Pentagone acquérait les armes nécessaires à la défense des Etats-Unis. Le Ministère américain de la défense adjuge près de 15 millions de contrats par année. Avec un chiffre d'affaires annuel de

160 milliards de dollars, le Pentagone, écrivaient les auteurs de ce rapport, «est la plus importante compagnie dans le monde».

A la même époque, sur la base du coup de téléphone d'un ancien fonctionnaire du Pentagone employé dans le secteur privé, choqué par la manière dont les affaires se concluaient, le FBI et une unité secrète de la Navy auraient l'une des plus extraordinaires enquêtes jamais menées. Jusqu'à la semaine dernière, et malgré le fait que plus de 100 agents du FBI y travaillaient, celle-ci était restée totalement secrète, inconnue du président lui-même. Une fois l'instruction terminée, on parle de plus de 100 inculpations. Parmi les suspects, une brochette d'employés présents et passés du Pentagone et une kyrielle de «consultants» extérieurs au Ministère de la défense.

Opérations d'initiés

Les juges qui instruisent l'affaire vont tenter de prouver qu'à la manière des financiers qui utilisent frauduleusement les opérations d'initiés pour réaliser des bénéfices illégaux lors du rachat d'une entreprise, les suspects ont, eux, profité «d'informations d'initiés». Contre paiement, ils ont partagé ces informations, en réalité des secrets, avec certains clients du Pentagone afin que ces derniers soient en position avantageuse lors des soumissions.

Initialement, le système est parfaitement légal. Washington est une fourmilière de «consultants» qui, une fois qu'ils ont quitté le Gouvernement, vendent leur service et leur expertise au secteur privé. Dans le cas des spécialistes du complexe militaro-industriel, on surnomme même souvent leurs officines «Rent A General» comme on dit «Rent A Car». Pour 1000 dollars par jour, un client peut en effet louer une ex-nouille du Pentagone.

Une plaisanterie

Dès l'ampleur du scandale révélée, le secrétaire à la Défense américain a

DE WASHINGTON
PHILIPPE
MOTTAZ



par conséquent tenté d'accréditer la thèse de la brebis galeuse, affirmant que ces accusations de corruption visaient «des individus et pas l'institution». Mais un enquêteur familier du dossier affirme, lui, que le travail de la justice va prouver «que tout le système d'acquisition des armes est une plai-santerie».

Erreur tactique

En décidant d'exclure la concurrence européenne de cette adjudication «pour des raisons techniques» selon M. Witlin, le chef de l'armement, Berne avait déjà probablement commis une erreur tactique. Libérés de la pression concurrentielle de leurs rivaux européens, les deux constructeurs américains n'avaient plus en quelque sorte qu'à se battre entre eux. Dans les deux cas, que le «F-16» ou le «F-18» soit finalement choisi, le Pentagone sortira gagnant. La question est peut-être maintenant de savoir si dans l'état des choses il ne serait pas temps de reconstruire, ou au moins d'attendre afin de s'assurer que non seulement le DMF mais le contribuable suisse également y trouvera son compte.

Ph. M.

CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

24 HEURES
EDITION NATIONALE + VAUDOISE
CH - LAUSANNE
tirage total q. 96,851
Argus Media No. 1411

5. Mai 1988

Arnold Koller à Payerne

Examen du F-16 et du F-18

C'est en hélicoptère que le conseiller fédéral Arnold Koller s'est posé, hier après-midi, sur le tarmac de l'aérodrome militaire de Payerne. M. Koller s'est fait présenter deux avions de chasse — le F-16 et le F-18 — qui subissent depuis début avril des tests d'évaluation. Le meilleur des deux équipera l'armée suisse dès 1995. Il remplacera le Mirage III S dans ses tâches d'intercepteur.

Détendu et souriant, le conseiller fédéral a pris place dans le cockpit de chaque avion. Il s'en est fait expliquer le fonctionnement par le brigadier Fernand Carrel, coordinateur des essais en vol. « On est bien assis », a fait observer Arnold Koller avec une pointe d'humour.

Les chasseurs doivent normalement repartir de Suisse aujourd'hui, jeudi. Ils seront livrés à leurs forces aériennes respectives basées en Europe. Soit à l'armée de l'air des Etats-Unis pour le F-16 et à l'armée de l'air canadienne pour le F-18. — dr-Silvia Rapelli



« On est bien assis. »

ARGUS

CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

LE MATIN
EDITION NATIONALE
CH - LAUSANNE
tir.tot.q.53,774/dim.153,244
Argus Media No. 1299

5. Mai 1988

Dans le cockpit des F-16 et F/A-18



L'air de Koller

« On est bien assis », a déclaré hier à Payerne le chef du Département militaire fédéral après avoir pris place dans les deux appareils rivaux, le F-16 et le F/A-18 (ci-contre). Dont l'un équipera bientôt l'armée suisse. — LMe

Alain Ogheri

LIBÉRATION

F - PARIS

Tirage quotidien 285 226

Argus Média N°. 5076

30. Mars 1988

61°

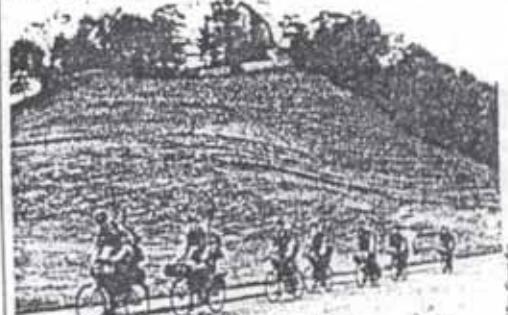
37

EUROPE

L'armée des alpages prend

Traditionnellement neutre, la Suisse est obsédée par sa défense. En cas de guerre, le pays mobilisera et grandes manœuvres se déroulent dans une ambiance plutôt bon enfant,

Le ministre français de la Défense, André Giraud, a quitté Berne, hier, après une visite de deux jours au département militaire fédéral. André Giraud a eu des entretiens avec son homologue suisse, Arnold Koller, sur les questions de désarmement et sur les relations franco-allemandes et franco-suisse en matière de défense. Les deux ministres se sont rendus à l'école des recrues de Thonon (centre de la Suisse), où ils ont inspecté les installations de simulation de conduite et de tir des chars Léopard II. Le ministre français aura eu ainsi l'occasion de découvrir une armée originale en Europe, organisée en milice. Après dix-sept semaines de classes, tous les hommes, jusqu'à l'âge de 50 ans, consacrent chaque année deux semaines à la défense de la Confédération helvétique. En outre, les Suisses conservent chez eux leur fusil et quelques balles, au cas où. Paradoxe de ce système bon enfant, la Suisse est par ailleurs un pays hyper-militarisé, préoccupé par sa défense jusqu'à la parano. Poudrières, réserves d'armes et de nourritures, bases aériennes souterraines : les montagnes suisses sont truffées de bunkers. Même les autoroutes peuvent, le cas échéant, se transformer en pistes d'atterrissement. Un système de défense colossal, mais qui présente parfois quelques ratés...



Chaque citoyen de 20 à 50 ans est un soldat en puissance

Genève, de notre correspondante e PC du bataillon 223 est à l'hôtel Simmental, auberge typique d'une vallée pittoresque de l'Oberland bernois. Autour du casse-croissant, les officiers dressent le plan de bataille pour l'exercice du jour. Les groupes font partie de la *Landwehr*, qui rassemble régulièrement, pour des classes de deux semaines ou « cours de répétition », les citoyens suisses de 33 à 42 ans.

Dans une armée helvétique organisée en milices, tous les hommes, après dix-sept semaines de formation initiale, sont astreints jusqu'à 50 ans à ces cours de répétition. Au programme des manœuvres d'une compagnie : exercices de tir au sommet de la montagne. On a dû demander aux paysans de faire rentrer le gros des troupes, mais quelques gendarmes continuent à patrouiller paisiblement, sans souci des balles qui suffisent par-deux à leur tirer au fracas des grenades qui explosent. Des vraies : l'armée suisse s'entraîne toujours avec des munitions réelles. « Pas de problème », explique le capitaine Eichenberger, nos soldats savent tirer ».

En dehors des jours de service, des séances de tir obligatoire sont organisées dans les villages. Dans tout le pays, on bute sur des champs remplis de cibles. Le capitaine, un grand gaillard jovial, est intramouvable sur les avantages de l'armée de milice. « Les hommes sont mûrs et expérimentés. Ils savent exactement, d'une année à l'autre, ce qu'ils ont à faire. Pas besoin de potache. »

Le commandement est effectivement du style bon enfant. Sur l'alpage, l'exercice se déroule sans préparation. Il y a de moins dans le garde-à-vous. Drôles de bidasses que ceux-là. Âge moyen : 33 ans. Un employé de banque, un fonctionnaire des douanes, un chef d'une agence de publicité, un fromager éparpillé au coude-à-coude. Le capitaine est intransigeant et maire de son village. Le fromager, un costaud à la figure rebondie, grimble à l'aise sa mitrailleuse de 50 kilos. Il a, bien sûr, apporté quelques succulentes « idées de moins » de sa production qu'il déballe à l'heure de la popote, au milieu des soldats qui se sont mis à l'aise, ne gardant que le pantalon de treillis, torsos sous de spectaculaires bretelles en tissu-camouflage.

L'ambiance est détendue. « On va courir presque tous, à force, un peu des amis, la camaraderie est naturelle,



Pendant quinze jours, franche camaraderie et bonne humeur

Le Presque des vacances, pendant lesquelles le salaire consomme généralement de tomber, puisque les employeurs sont tenus de verser pendant les périodes de service. Il est remboursé, mais sur un plateau, par la Sécurité sociale.

Ceux qui ont une profession libérale sont moins inquiets. Dès qu'il a quarier libre, l'avocat se précipite sur un téléphone et appelle son cabinet. Le touhou a dû mettre la clé sous la porte. Il a fait paraître une annonce dans le journal local pour avertir sa clientèle de son absence, mais c'en est 15 jours d'absences en moins. Et ce n'est pas la solde (20 F par jour pour un soldat, 60 F pour un enseignant qui enseigne). D'autant que les militaires sont dépensiers. A coup de poto à l'auberge après la « dislocation » (le quartier libre), d'achats divers, de téléphones et de billets de train, le militaire dépense en moyenne 120 F chaque jour et laisse un joli peuve aux commerçants du village où il est cantonné. Et comme, l'an dernier, près d'un demi-million de Suisses ont servi en moyenne 19 jours, c'est une véritable manne qui se repand sur les campagnes.

D'autre, en revanche, surtout au sein de la *Landwehr*, arrivent à leurs cours de répétition en traînant les pieds. Abandonnant travail et famille pour échapper dans la montagne au leur sourit guerre. Le jeune lieutenant Arberth reconnaît que ses jours de service sont « un bon jogging intellectuel », mais avoue qu'il lui faut plus d'une semaine pour oublier son travail de courtier en Bourse. Il pense avec un rien de nostalgie à « ces » valeurs qui évoquent pen-

dant qu'il apprend aux recrues à démonter et remonter leur fusil.

De l'autre côté de la vallée, les combats sont plus sérieux. Aux bâtonniers et aux anciens fusils d'assaut s'ajoutent les armes antichars. Plus question de s'installer sur un pote : on utilise, au-dessus du lac de Hongrin, une vaste place de tir, qui coince curieusement avec une réserve naturelle protégée.

L'armée possède ainsi 24 000 hectares en places de tir ou fortifications dans les montagnes. Le paysage suisse est un des plus militarisés qui soit. « Je suis sous le Jura, d'énormes blocs de béton triangulaires, jointeusement surmontés à toit noir. »

Aude YUNG

Des stands de tir sous les tire-fesses

Aéroports minés, bases souterraines, abris en tous genres : Les Suisses n'ont rien négligé.

Genève (de notre correspondante)

« L'armée suisse tiendrait-elle le coup si elle était attaquée ? Dans ce pays amoureux de l'ordre, tout a été minutieusement prévu, mais l'on sait qu'une guerre se déroulerait rarement comme on l'avait imaginé. Son système de défense tient en trois mots : la tactique du hennissement sur le plateau central, la stratégie du gruyère dans les montagnes, et la politique de la terre brûlée en dernier recours. »

Dès le XIX^e siècle, les Suisses étaient célèbres pour leur formation « en car-

re » héritée de hallesches. Maintenant encore, enterrer-elle en guerre, la Suisse se couvrirait de soldats prêts au combat. Sa force : 625 000 soldats mobilisables en 48 heures (ce qui est quand même trop long en cas d'attaque surprise). Chaque citoyen a chez lui son fusil, sa balonnette, sa boîte de 24 balles, son masque à gaz et son uniforme. Il sait quel est son lieu d'affectation, un bout de territoire où il a fait, dans le plus grand secret, son cours de répétition, et donc il connaît par cœur le moindre repli.

la défense des Helvètes

chaque citoyen de moins de 50 ans, soumis à un entraînement annuel de deux semaines. Petites même si abandonner travail et famille pour la patrie n'enchant pas tout le monde.



Le 1er juillet, dans les Alpes suisses, un soldat suisse dans une tranchée observe l'ennemi.

L'armement, en revanche, n'est pas à la bavure. Le fusil d'assaut à 30ans. « Aucune importance », remarque un expert militaire français, dans la mesure où il est bien entretenus ». Il est en cours de remplacement. L'artillerie ne se modernise que progressivement. Elle dispose certes de 20 000 lance-roquettes, 3 000 mortiers, 2 000 canons de DCA, 7 000 mitrailleuses plutôt anciennes, mais de peu de systèmes de tir plus sophistiqués : une vingtaine d'appareils sol-air « Rapier », 3 000 engins filoguidés « Dragon » qui ont fait leurs preuves au Vietnam, auxquels devraient s'ajouter bientôt des « Tow » américains. Côte blanche, 380 « Leopard II » (la génération d'après les AMX-30) vont, d'ici cinq ans, remplacer, dans les divisions mécanisées, les antiques chars suisses datant de la fin des années 50.

Un arsenal bien faible comparé aux forces blindées de l'Armée de Varsovie, mais « bien suffisant », explique-t-on à l'état-major, car le plateau suisse, où les chars seraient appellés à se battre, n'a que 30 ou 40 km de large. Tous divisions ennemis au maximum peuvent y « rouler ». Et les routes sont déjà préparées à les accueillir, avec leurs quelque 4 000 barrières antichars.

Car la configuration du pays représente un autre atout capital pour la défense. Entre le lac de Constance et Zurich, les blindés ennemis devront passer sept fleuves au courant impétueux. Ailleurs, sur les cols du Jura et des Alpes, aux quelques endroits de

passage obligé, il suffit, parallèle, d'une compagnie de fusiliers judicieusement placée pour fermer la route. Enfin, les

massifs montagneux sont truffés d'installations souterraines. À part les trois principales fortifications, leur emplace-

ment est réputé top secret, quoique la liste complète aurait été trouvée dans les locaux de l'ambassade de Pologne.

En tout, 80 km de bunkers et de galeries sous rocs, à l'épreuve des bombardements, utilisées comme poudrières, réserves d'armes ou de nourriture de guerre, hôpital de campagne. On y trouve aussi des bases aériennes, avec leurs parkings en partie souterraines : l'avion décolle à l'aide de fusées, l'atterrisseur fait avec des freins-parachutes. L'aviation civile se plaint d'ailleurs du danger représenté par ces avions de chasse qui surgissent à l'improviste du fond d'une vallée apparemment inaccessible.

Pour compléter le tout, l'ensemble du territoire est miné. Ponts, routes, crêtes sont déjà barrantes de charges explosives : il ne manque que la mise à feu. L'aéroport international de Genève, dont une partie est d'ailleurs en territoire français, savures. Même les lacs artificiels verront leur niveau baisser. Et sur certaines portions reculées d'autoroutes, par exemple entre Berne et Thou, la glissière centrale sera démontée en un tour de main pour caser une piste d'atterrissement.

Difficile de trouver un pays plus obnubilé par sa défense que cet État neutre. Pourtant des failles subsistent. Certaines grandes villes, comme Genève ou Bâle, coincées sans frontières naturelles à la périphérie de la Suisse, seront bien difficiles à défendre. « Nous avons là un vrai problème », reconnaît le général de division Däniker, la tête pensante de l'état-major général. « Nous avons programmé des destructions, mais nous comprenons avant tout sur notre capacité de diminution. » Autres faiblesses : la protection personnelle contre les armes chimiques et les radiations nucléaires est encore rudimentaire. Les blindes ne sont pas durcis, sauf les nouveaux « Leopard ». Et seules les récentes installations souterraines sont équipées pour résister à l'impulsion électromagnétique.

A.Y.

Quand les officiers banquent

Si les banques suisses ont un faible pour les hommes formés à l'armée, les autres entreprises n'en font pas un critère prioritaire

Genève, de notre correspondante

A la direction générale de l'Union de banques suisses, une des trois grandes banques helvétiques, neuf des douze membres sont officiers. Le PDG est colonel, comme le président du conseil d'administration. La proportion est analogue au Crédit suisse où, cependant, le président du conseil d'administration n'est « que » capitaine.

Militarisation de l'économie ? « La conduite des hommes, et surtout celle des cadres, répond, grecs mode, aux mêmes principes au service et dans l'entreprise », n'hésite pas à affirmer un colonel, par ailleurs sous-directeur.

Certaines grandes entreprises ont pour politique de préférer les grades et de faciliter la carrière militaire de leurs cadres. Cela leur coûte pourtant cher. Comme les sous-officiers et les officiers doivent plus de jours de service que les simples soldats, ils sont plus souvent absents de leur bureau, ce qui désorganise le travail. Et plus le salaire est élevé, plus l'entreprise, qui continue de le

payer, y est de sa poche. Sans compter les dépenses annexes pour les affaires militaires, frais de téléphone, de courrier, de secrétariat, que l'entreprise assume sans souciller. « C'est bien normal », estime l'UBS.

Une étude, il y a deux ans, a évalué à près de trois milliards chaque année cette participation indirecte de l'économie à l'effort militaire. Pour cette raison, les petites entreprises recrutent à employer ceux qui ont l'intention de « grader ». « Un jeune caporal devait passer sous-lieutenant, ce que refusait la banque qui l'employait. Je lui ai trouvé une autre banque qui n'a pas hésité à l'employer », raconte un colonel. Car on apprécie beaucoup la formation donnée par l'armée, et, finalement, à moindres frais que les coûteuses « business schools » américaines. « Entre deux candidats équivalents, nous préférons un grade parce qu'il a l'expérience du commandement », dit-on à l'UBS. « Nous n'en faisons pas une condition sine qua non, nuance le Crédit suisse, mais nous

appréhensions qu'un collaborateur ait une expérience de la conduite des hommes et d'un plan d'opération ». L'armée serait « une école d'inconfort et d'effort », selon une formule souvent entendue dans la bouche de grades qui ne jurent que par la vertu formative des marches forcées la nuit sous la pluie.

Au top niveau s'organise le cours d'Etat-major général (EMG), un concours réservé chaque année aux 40 plus brillants capitaines, universitaires à 85 %. « Tous le monde se bat pour le faire », affirme le capitaine Commandeur qui l'a réussi. Les officiers EMG sont affectés aux états-majors des unités, ou alors choisissent de pantoufles. « C'est une bonne expérience de management », estime l'UBS. Au Crédit suisse, ce n'est visiblement pas la panacée. « Aujourd'hui, l'armée n'a plus le même poids qu'autrefois. Maintenant on peut faire carrière dans la banque sans être officier. » Dans le fief de la chimie à Bâle, on se veut franchement moderne. « C'est un atout supplémentaire

parmi des quantités d'autres », proteste-t-on à Ciba-Geigy en jurant ignorer le grade des dirigeants. « Le job c'est une chose, l'armée une autre », déclare le chef du personnel de Sandor, tandis que le patron de la SMH, la première firme horlogère, trouve que « nos excellentes écoles d'officiers n'apprennent pas comment se battre sur les marchés à l'exportation. Et le consommateur n'obéit pas à des ordres militaires ».

Le penchant pour le grade semble donc être plutôt l'apanage des établissements financiers, une sorte d'alliance entre le sabre et le coffre-fort. D'où l'on peut tirer deux conclusions : ou bien l'afflux d'argent dans les coffres suisses est tel que les banques peuvent être gérées « même avec leurs pieds », selon le mot d'un journaliste du *Wall Street Journal*, ou bien la complicité entre l'armée et l'économie n'affecte que le secteur stratégique des banques, comme si l'argent était, en Suisse, la seule chose qu'il vaille la peine de défendre.

A.Y.

LE FIGARO
F - PARIS
Tirage quotidien 443,006
Argus Media No. 5069

18. Juni 1988

332

États-Unis

Parfum de scandale autour du Pentagone

Les principaux fournisseurs du ministère de la Défense américain seraient impliqués dans une affaire de corruption.

NEW YORK :

Jean-Louis TURLIN

Le ministère de la Justice enquête sur une vaste affaire de corruption de fonctionnaires dans laquelle sont impliqués les principaux fournisseurs militaires du Pentagone. Le président Reagan se dit « très préoccupé » par la façon dont certains consultants ont eu accès à des informations confidentielles pour influencer l'attribution de contrats de défense.

Au centre de l'affaire : la firme aéronautique McDonnell-Douglas, le plus gros fournisseur du Pentagone en 1987, avec des contrats se chiffrant à 7,7 milliards de dollars. Cette société aurait notamment obtenu des renseignements secrets sur les propositions d'un concurrent, General Dynamics, pour la vente à la Suisse d'un avion de chasse, un F-16, auquel McDonnell oppose son F-18. A la source : le rôle d'un consultant, M. Melvyn Paisley, un ancien directeur des ventes chez Boeing, avant d'être recruté en 1981 par l'ancien secrétaire de la Marine, M. John F. Lehman Jr., pour s'occuper des achats de matériel au Pentagone.

M. Paisley avait quitté le secrétariat de la Défense en 1987, pour fonder une société de consultants mais, contrairement aux règles gouvernementales, il

avait conservé un accès inhabituel à des dossiers « classés » du ministère, en vertu d'un arrangement particulier avec M. Lehman. Un arrangement auquel le successeur de ce dernier, M. James H. Webb Jr., s'empressa de mettre fin en 1987.

Deux ans d'enquête

Les premiers résultats de l'enquête ont commencé à filtrer deux jours après les perquisitions surprises effectuées par le FBI dans les locaux de quinze sociétés sous contrat avec le Pentagone pour la fourniture de matériel militaire.

Les mandats de perquisition avaient été délivrés à l'issue de deux ans d'enquête au cours desquels des tables d'écoute avaient été placées par le FBI (sûreté fédérale) sur le téléphone de M. Paisley et de deux hauts fonctionnaires du Pentagone chargés des acquisitions de matériel, MM. Victor Cohen et James Gaines.

Selon le sénateur de Virginie, John Warner, le principal membre républicain du comité sénatorial des forces armées, des fonctionnaires auraient perdu des sommes allant de 500 à 1 000 dollars pour livrer des informations confidentielles sur les dossiers d'appel d'offres des fournisseurs de matériel.

Dans une conversation pri-

vée avec le sénateur démocrate Sam Nunn, surprise par un micro indiscret, M. Warner a fait état d'une « revente pour 50 000 dollars » de ces informations par certains consultants. De nombreux congressistes s'inquiètent de l'étendue d'un scandale qui pourrait ne pas seulement toucher des employés gouvernementaux. Le rôle de trois membres de la Chambre des représentants serait également visé par l'enquête en cours.

Coopérer si...

L'affaire inquiète aussi et surtout la Maison-Blanche. Après une entrevue entre le président Reagan, le ministre de la Justice, Edwin Meese, et le chef du FBI, William Sessions, le porte-parole de la présidence, Marlin Fitzwater, a affirmé que le chef de l'exécutif était « très préoccupé » face à ce qu'il décrit comme un « problème de sécurité intérieure » et déterminé à faire toute la lumière sur cette affaire. M. Meese s'est engagé à présenter les principaux protagonistes devant la justice dans un délai de « trente à quatre-vingt-dix jours ».

Devant les révélations des écoutes dont elles ont fait l'objet, les personnes mises en cause seraient prêtes, dit-on, à coopérer pleinement avec les autorités contre des promesses de modération des chefs d'accusation.

J.-L.T.

337 1



CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

IL LAVORATORE
CH - LUGANO
Tiratura settiman. 1,800
Argus Media No. 3956

15. April 1988

La Svizzera sceglie il nuovo caccia
601 40

3 miliardi di guerra

Sono arrivati settimana scorsa a Payerne i due aerei da guerra americani rimasti in lizza per potenziare il nostro esercito. Se ne acquiseranno una quarantina per una spesa di oltre 3.000.000.000 di franchi, ma il prezzo non è oramai più motivo di discussione in quanto l'F-16 e l'F-18 hanno lo stesso prezzo. La scelta fra l'uno o l'altro caccia sarà quindi esclusivamente dettata da ragioni tecniche, come ha lasciato intendere il brigadiere Carrel che coordinerà i test di volo.

A nostro modo di vedere, è scandaloso ed immorale che si spendano oltre 3 miliardi di franchi per acquistare armi, quando invece il nostro Paese potrebbe farsi promotore di un'azione di pace, magari in concertazione con i Paesi neutrali, per dare un radicale colpo di mano alla politica del disarmo che sembra vivere una benaugurante, anche se fragile, primavera.

Purtroppo, e non finiremo mai di gridarlo, l'Esercito svizzero è una mucca olandese che avidi affaristi in divisa mungono a quattro mani; che dà lavoro anche a qualche poveraccio, ma che dà soprattutto potere e grana ad alti ufficiali che, dietro il comodo paravento del patriottismo, intrallazzano indisturbati, visto che ci si è sempre ben guardati dal concedere al popolo il diritto di referendum sulle spese militari.

SS 71

ARGUS

CH-8030 Zürich, Telefon 01/253 49 87

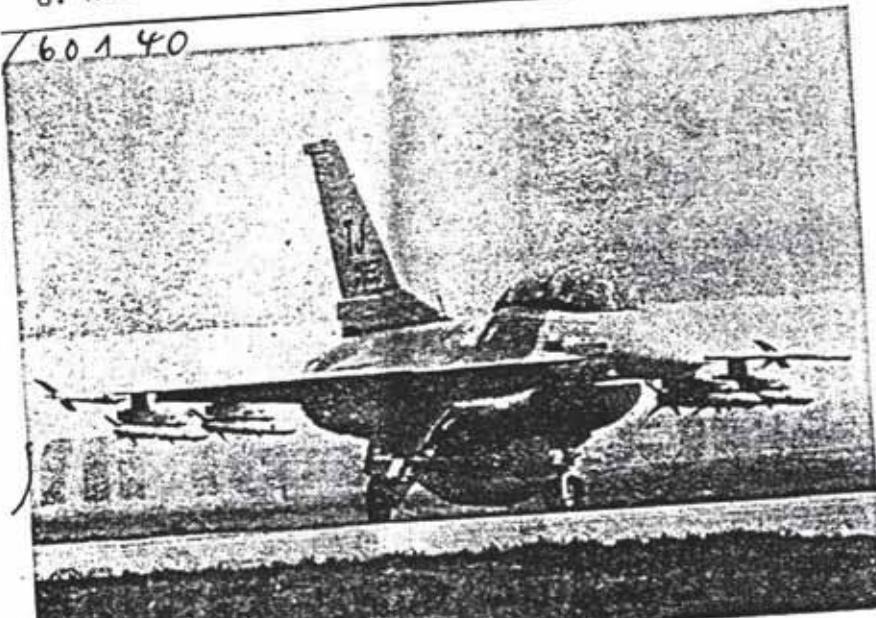
CORRIERE DEL TICINO

CH - LUGANO

Tir. giornaliera 34,115
Argus Media No. 1247

6. Mai 1988

60140



Conclusi i test Giunti in Svizzera lo scorso 6 aprile, i due aerei da combattimento americani F-16 (nella foto) e FA-18, ultimi due candidati in lizza per la sostituzione del Mirage III S, sono stati sottoposti giovedì agli ultimi test prima di lasciare il paese. Il comandante delle truppe d'aviazione e DCA, Walter Dürig ha detto all'ATS che le prove si sono svolte in modo perfetto e che la scelta definitiva, dopo valutazione dei risultati, è prevista per il quarto trimestre di quest'anno. Scopo dei test era essenzialmente di verificare il comportamento dei sistemi di condotta di tiro e di navigazione nel «difficile» paesaggio montagnoso svizzero. Il DMF prevede di comperare 40 apparecchi per la metà degli anni 90, a un prezzo di 3-4 miliardi di franchi. (Key)

SWISS NEWS BRIEFS



The new fighter plane of the Swiss air force will be made in America - the F-16C and the F-18C are both still in the running while European planes lost out.

Swissair hopes to gain landing rights on the West Coast of the USA - a presumed trade-off for the Swiss choosing to equip their air force with American fighters.

A majority of directors of justice and police in Switzerland are in favor of a liberalization of laws governing consumption of marijuana, reports the Federal Drug Commission.

After 20 years' of planning and controversy, the federal government has decided to give up on constructing the Kaiseraugst nuclear energy plant. The law voted by parliament calls for retention of nuclear energy as a viable option here.

Approved in principle by the Swiss parliament - a law initiating annual taxation. Federal taxes have previously been collected on a bi-annual basis.

Profits of SFr486 million for 1987 were reported by the Swiss postal department mainly because of a nearly 6% increase in demand for its services, particulary in the telecommunications sector.

Foreigners married to a Swiss are not exempt from the laws governing aliens' purchase of real estate, the Federal Court recently ruled.

Deaths due to traffic accidents in Switzerland (952) were the lowest in 35 years in 1987, but more pedestrians were killed. They accounted for 25% of all traffic-related deaths.

In the first phase of a revamping to be carried out until 1991, the budget for equipping the Swiss Army in 1988 amounts to SFr2.2 billion. This year's shopping list includes 4100 jeep-type vehicles made by Steyr-Daimler-Puch.

No forty-hour week for the Swiss worker. Swayed by convincing arguments of the Public Economy Department, the National Council recently rejected an initiative that would have instituted a maximum 40-hour week.

Money wins, according to the Swiss view of the American primary elections. Swiss dailies are commenting that the candidates with the biggest campaign funds are coming out ahead and wondering about the impact of expensive media advertising on US voters.

It's the end of era of the "petits Suisses!" According to the Federal Statistics office, Swiss men have grown 13 centimeters since 1884; the average army recruit now measures 176.8cm (5' 8"). □



CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

GENEVA NEWS AND
INTERNATIONAL REPORT
CH - GENEVE
Circ. 10 x yearly 15,000
Argus Media No. 4525

Mai 1988



From Payerne 317 **American Jets Tested**

Payerne airport is the site of the fly-off between the two American jets - the F-16 and the F-18 - in the final competition for the new fighter of the Swiss air force. A special study is also under way for each plane's sound profile in the mountainous Swiss terrain, particularly in the way reverberations influence the air force's radar. Tests will finish May 6, and results will likely be well publicized by the winning company (General Dynamics or McDonnell-Douglas), as Swiss are known for their meticulous testing.